



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 41]  
No. 41]

नई दिल्ली, सोमवार, मार्च 24, 2008/चैत्र 4, 1930  
NEW DELHI, MONDAY, MARCH 24, 2008/CHAITRA 4, 1930

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 20 मार्च, 2008

सं. टीएमपी/55/2007-टीएमआईएलएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 की समीक्षा के लिए टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) द्वारा दाखिल आवेदन का निपटारा करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएमपी/55/2007-टीएमआईएलएल

मै. टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड

...आवेदक

आदेश

(मार्च, 2008 के 17वें दिन पारित)

यह मामला इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 की समीक्षा के लिए टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल) द्वारा दाखिल आवेदन से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण ने कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) के हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) में बर्थ सं. 12 में प्रचालक द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु टीएमआईएलएल से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करते हुए 12 अक्टूबर, 2007 को एक आदेश पारित किया था। यह आदेश 25 अक्टूबर, 2007 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। अनुमोदित दरमान 24 नवम्बर, 2007 से प्रभावी हुआ था।

2.2. केओपीटी और टीएमआईएलएल के बीच हुए लाइसेंस करार में प्रावधान के आधार पर टीएमआईएलएल भूस्वामी पत्तन (केओपीटी) के लिए अनुमोदित दरमानों पर बर्थ सं. 12 में प्रचालन करता रहा है। अनुमानित वित्तीय/लागत स्थिति ने दर्शाया था कि टीएमआईएलएल को अक्टूबर, 2007 से मार्च, 2010 तक ढाई वर्षों की अवधि के लिए केओपीटी के लिए अनुमोदित प्रशुल्क स्तर (जिसका टीएमआईएलएल द्वारा अनुसरण किया जाता है) पर (स्वीकार्य लागत और पूंजी पर अनुमत प्रतिलाभ स्वीकृत करने के पश्चात) 23.55 प्रतिशत का निवल औसत प्रतिलाभ होगा। इसलिए, टीएमआईएलएल के लिए प्रशुल्क केओपीटी के प्रशुल्क में 20 प्रतिशत तक कमी करते हुए अनुमानन त्रुटियों, यदि कोई हों, के अंतर के लिए भत्ते सहित निर्धारित किया गया था।

3.1. उक्त प्रशुल्क आदेश के संदर्भ में, टीएमआईएलएल ने निम्नलिखित मुद्दों पर पुनर्विचार करने के लिए आवेदन दाखिल किया है:

- (i). टीएमआईएलएल द्वारा गैर-निष्पादित गतिविधियों से आय में संवर्धन।
- (ii). राजस्व हिस्से को वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए लागत की स्वीकार्य मद के रूप में माना जाना चाहिए।
- (iii). निम्नलिखित अनुमानित व्ययों की स्वीकार्यता:
  - (क). उपस्कर चालन लागत।
  - (ख). अतिरिक्त 9000 वर्ग मी० भूमि के लिए पट्टा किराया।
  - (ग). 63,000 वर्ग मी० भूमि में सृजित की जाने वाली अवसरचना के लिए बीमा लागत।
  - (घ). उपरिव्यय।
- (iv). वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए इक्विटी पर प्रतिलाभ।
- (v). वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए बर्थ सं. 12 की मूल्यांकित क्षमता।
- (vi). कार्यगत पूंजी में प्रतिभूति जमा, विविध देनदारों और वस्तुसूची पर विचार करना।
- (vii). वर्ष 2005-06 के लिए ₹ 38.61 लाख की ब्याज लागत।
- (viii). टीएमआईएलएल द्वारा वसूल की गई 10 प्रतिशत विशेष दर।

4.1. जब पुनर्विचार प्रक्रिया शुरू करने के लिए टीएमआईएलएल के आवेदन पर विचार किया जा रहा था तब प्रचालक, साथ ही साथ, माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय पहुंच गया था और इस प्राधिकरण को उसके पुनर्विचार आवेदन को निर्धारित समय के भीतर निपटान करने का निदेश देने और आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 के प्रचालन पर रोक लगाने के लिए प्रार्थना करते हुए रिट याचिका दायर की थी।

4.2. माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय ने इस प्राधिकरण को यह निदेश देते हुए 23 नवम्बर, 2007 को एक आदेश पारित किया था कि संबद्ध पक्षों को सुनवाई का अवसर देने के पश्चात उचित आदेश पारित करते हुए टीएमआईएलएल के पुनर्विचार आवेदन का निपटान 31 दिसम्बर, 2007 तक करना होगा और इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 द्वारा निर्धारित दरमानों के कार्यान्वयन पर रोक लगा दी थी, बशर्ते कि अधिसूचना दिनांक 25 अक्टूबर, 2007 द्वारा निर्धारित दरों और याचिकाकर्ता द्वारा प्रभावी दरों के बीच का अंतर याचिकाकर्ताओं द्वारा राष्ट्रीयकृत बैंक में अल्पावधि सावधि में रखना होगा।

4.3. चूंकि 20 दिसम्बर, 2007 को अनुसूचित संयुक्त सुनवाई आयोजित नहीं की जा सकी थी, इसलिए 31 दिसम्बर, 2007 की निर्धारित तारीख से पहले पुनर्विचार आवेदन पर कोई आदेश पारित नहीं किया जा सका। इसलिए, माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय से समय बढ़ाने के लिए अनुरोध किया गया था। माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय ने समय सीमा 15 मार्च, 2008 तक बढ़ाते हुए 15 जनवरी, 2008 को एक आदेश पारित किया था।

5.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, टीएमआईएलएल के पुनर्विचार आवेदन की प्रतिलिपि केओपीटी को अग्रेषित की गई थी और संबद्ध उपयोक्ता संगठनों को भी अग्रेषित की गई थी जिनसे उनकी टिप्पणियों के लिए मूल कार्यवाही में विचार-विमर्श किया गया था। उपयोक्ता संगठन से प्राप्त टिप्पणियां नीचे सारबद्ध की गई हैं:

**इंस्टर्न इंडिया शिपर्स असोसिएशन (ईआईएसए)**

- (i). विभिन्न गतिविधियों के लिए नया प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार निर्धारित किया जाना चाहिए।
- (ii). प्रशुल्क निर्धारित करते समय टीएमपी द्वारा सभी न्यायोचित लागतों और राजस्वों पर विचार किया जाना चाहिए।
- (iii). अच्छी सेवाएं प्रदान करने के लिए टर्मिनल प्रचालक को समर्थ बनाने के लिए निवेश पर अच्छा प्रतिफल का विचार महत्वपूर्ण है।
- (iv). बिन्दुवार जवाब देना ईआईएसए के लिए मुश्किल है क्योंकि ईआईएसए टीएमआईएलएल की विभिन्न लागतों और राजस्वों से जुड़ा हुआ नहीं है।

5.2. केओपीटी ने पुनर्विचार आवेदन पर अपने पत्र दिनांक 8 दिसम्बर, 2007 द्वारा अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। केओपीटी के पत्र की प्रतिलिपि प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में हमारे पत्र दिनांक 14 दिसम्बर, 2007 द्वारा टीएमआईएलएल को अग्रणी की गई थी। टीएमआईएलएल ने अपने पत्र दिनांक 20 दिसम्बर, 2007 द्वारा प्रतिक्रिया दी। टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में उठाए गए बिन्दुओं, केओपीटी की टिप्पणियों और केओपीटी की टिप्पणियों पर टीएमआईएलएल के प्रतिक्रिया को नीचे कालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	टीएमआईएलएल द्वारा उठाए गए बिन्दु	केओपीटी की टिप्पणियां	केओपीटी की टिप्पणियों पर टीएमआईएलएल का प्रतिक्रिया
I.	<b>उर्वरकों का तट प्रहस्तन</b> वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए ₹ 6.8 करोड़ की राशि लदाई, परिवहन और उर्वरकों के ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण के लेखा में जोड़ी गई है। टीएमआईएलएल उर्वरकों के लिए उपर्युक्त गतिविधियां नहीं चलाता है क्योंकि ग्राहक हुक प्वाइंट से सुपुर्दगी लेता है। इसलिए, इस लेखा पर आय में परिवर्धन त्रुटिकारक प्रतीत होता है।	(i). केओपीटी इस स्थिति में नहीं है कि बर्थ सं. 12 में हुक प्वाइंट से उर्वरकों की प्रत्यक्ष सुपुर्दगी के मामले में कोई टिप्पणियां दें क्योंकि एचडीसी के लेखों में ऐसे प्रचालनात्मक रिकार्ड व्यवस्थित नहीं किए जाते हैं। टीएमआईएलएल को प्रासंगिक अभिलेखों के साथ अपने दावों को सिद्ध करना चाहिए। (ii). हुक प्वाइंट से प्रत्यक्ष सुपुर्दगी और एचडीसी के पत्तन प्रचालित बर्थों में स्थानांतरण भंडारण के पश्चात सुपुर्दगी के मामले में ग्राहक लदाई और आयात उर्वरक कार्गो के स्थानांतरण की व्यवस्था करता है।	टीएमआईएलएल ने दोहराया है कि वह उर्वरक के लिए लदाई, परिवहन और ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण की गतिविधियां नहीं चलाता है। इस संबंध में, टीएमआईएलएल ने उपयोक्ता (श्री टीटा कैमिक्स लिमिटेड) के प्रमर्गपत्र दिनांक 14 नवम्बर, 2007 की प्रतिलिपि भेजी थी जिसमें प्रमाणित किया गया है कि वह पोत के गियरों द्वारा उतारि जाने के कारण अपने ब्लक कार्गो की प्रत्यक्ष सुपुर्दगी लेता है। टीएमआईएलएल ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण के लिए सेवाएं प्रदान नहीं करता है और तट प्रहस्तन नहीं करता है।
II.	<b>कंटेनर प्रहस्तन आय</b> कंटेनर प्रहस्तन से आय प्रक्षेपणों को वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभारों के लेखा पर लगभग ₹ 3 लाख प्रतिवर्ष तक बढ़ा दिया गया है। तदनुरूपी व्ययों पर भी विचार किया जाना चाहिए। आय राशि का 80 प्रतिशत इस लेखा पर व्यय के रूप में माना जाना चाहिए।	उल्लेख करते हुए कि पत्तन ने बर्थ सं. 12 में टीएमआईएलएल द्वारा कंटेनर के प्रहस्तन के लिए प्राधिकृत नहीं किया है। केओपीटी ने आय के साथ-साथ टीएमआईएलएल के लागत विवरण में कंटेनर प्रहस्तन के मामले में तदनुरूपी व्यय और प्रशुल्क निर्धारण के विचार पर आपत्ति की है।	परिशिष्ट-1 के क्रम (iii) में लाइसेंस करार उपबन्ध उद्धृत करते हुए इसने तर्क दिया है कि उसे कंटेनरबद्ध कार्गो के प्रहस्तन की अनुमति प्राप्त है। केओपीटी द्वारा अनुवर्ती प्रतिबंध टीएमआईएलएल द्वारा लाइसेंस करार की शर्तों के विपरीत देखा गया है और लागू करने योग्य नहीं है कि टीएमपी कंटेनर प्रहस्तन के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं कर सकता।

<p>III.</p>	<p><b>रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी</b></p> <p>चूंकि लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर जुलाई, 2003 से बहुत पहले हो चुके थे, इसलिए रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी को वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए भी स्वीकार्य व्यय की मद के रूप में विचार किए जाने की आवश्यकता है। चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) [सं. टीएमपी/73/2003-सीएचपीटी दिनांक 27-11-2003] के मामले में और न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी) [सं. टीएमपी/15/2005-एनएसआईसीटी दिनांक 7-3-2006] के मामले में 100 प्रतिशत रॉयल्टी भुगतान स्वीकार्य व्ययों के रूप में स्वीकार किए गए हैं।</p> <p>वर्ष 2002-03 से 2006-07 और आधे वर्ष अप्रैल-सितम्बर, 2007 के अधिशेषों को प्रशुल्क पर निर्णय लेने के समय समयोजित किया गया है। इसके मद्देनजर, टीएमआईएलएल के पास केवल इन वर्षों के लिए नियोजित इक्विटी/पूंजी पर प्रतिलाम के समकक्ष राशि रह गई है जोकि उन वर्षों के लिए भुगतान की गई रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी की अपेक्षा बहुत कम है। चूंकि रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी वास्तविक रूप में देय है और भुगतान की गई है, उन वर्षों के लिए बर्थ सं. 12 के प्रचालनों को वास्तव में नुकसान होगा। इसलिए, रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए भी लागत की स्वीकार्य मद के रूप में मानी जाए।</p>	<p>(i). जबसे बर्थ सं. 12 में टीएमआईएलएल के प्रचालन शुरू हुए हैं केओपीटी को टीएमआईएलएल ने केवल अस्थायी रॉयल्टी का भुगतान किया है। केओपीटी को देय रॉयल्टी की वास्तविक राशि रॉयल्टी लेखापरीक्षा के पूरा होने पर निर्धारित की जाएगी। एचडीसी में अन्य बीओटी परियोजना (आईएसएचपीएल का बर्थ सं. 4क) के मामले में, टीएमपी ने वर्ष 2004-05 तक लागत के रूप में लागत की अस्वीकार्यता के संबंध में इसी प्रकार का निर्णय लिया था।</p> <p>(ii). केओपीटी ने टीएमआईएलएल के इस दावे के संबंध में कोई टिप्पणियां नहीं दी हैं कि उसके पास केवल आरआई/आरओसीई के समकक्ष राशि रह जाएगी जोकि वर्ष 2002-03 से 2006-07 और आधे वर्ष अप्रैल-सितम्बर, 2007 के लिए भुगतान किए गए रॉयल्टी/राजस्व हिस्से से बहुत कम है।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए रॉयल्टी लेखापरीक्षाएं पूरी हो चुकी थीं और स्वतंत्र लेखापरीक्षक द्वारा जारी की गई लेखापरीक्षा रिपोर्टें केओपीटी को प्रस्तुत की गई थीं। स्वतंत्र लेखापरीक्षकों द्वारा यथा प्रमाणित रॉयल्टी के भुगतान केओपीटी को कर दिए गए बताए गए थे। लेखापरीक्षा रिपोर्ट/टों में दिए गए कुछ तर्कों की अब समीक्षा की जा रही है।</p> <p>टीएमआईएलएल ने वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए भुगतान की गई रॉयल्टी को चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) और न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल (एनएसआईसीटी) के मामले की तरह स्वीकार्य व्यय के रूप में मानने के अपने अनुरोधों को दोहराया है।</p>
<p>IV.</p>	<p><b>उपस्कर चालन लागत</b></p> <p>वर्ष 2007-08 से आगे के लिए, तेल और ल्यूबरिकेंट्स की प्रक्षेपित लागत वर्ष 2006-07 के लिए औसत प्रति टन लागत के आधार पर संशोधित की गई है। वर्ष 2006-07 के दौरान, टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 में कोई चूनापत्थर अथवा लौह अयस्क प्रहस्ति नहीं किया था। कम्पनी की नीति के अनुसार और जैसा लेखापरीक्षकों द्वारा स्वीकृत किया गया है, लोडर्स (बल्क प्रहस्तन उपस्कर) संबंधी उपस्करों की लागत पर बर्थ सं. 12 में कभी भी विचार नहीं किया गया।</p> <p>टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 में वर्ष 2007-08 से आगे के लिए बल्क कार्गो (चूनापत्थर और लौह अयस्क) प्रक्षेपित किया है और इन कार्गो को स्वयं के उपस्करों से प्रहस्ति करने की योजना बनाई है। इसलिए, लोडर्स के मामले में</p>	<p>(i). केओपीटी के अनुसार, चूनापत्थर अथवा लौह अयस्क का प्रहस्तन टीएमआईएलएल द्वारा सृजित 63,000 वर्ग मी0 भूमि पर अपेक्षित अवसंरचनात्मक सुविधाओं के पश्चात बढ़ सकता है। टीएमआईएलएल ने उपर्युक्त भूमि पर उसके द्वारा सृजित की जाने वाली अवसंरचनात्मक सुविधाओं के मामले में केओपीटी को विस्तृत इंजीनियरिंग योजना प्रस्तुत नहीं की है। इसलिए, केओपीटी इस स्थिति में नहीं है कि वर्ष 2007-08 के लिए अनुमानित बल्क कार्गो यातायात की जाँच करे।</p> <p>(ii). केओपीटी का मत है कि उपस्कर चालन लागत कार्गो प्रहस्तन के लिए विभिन्न उपस्कर के उपयोग की सीमा पर</p>	<p>(i). टीएमआईएलएल ने बताया है कि उसने 63,000 वर्ग मी0 भूमि की विस्तृत इंजीनियरिंग योजना 18 दिसम्बर, 2007 को केओपीटी को प्रस्तुत की है।</p> <p>(ii). टीएमआईएलएल ने दावा किया है कि केओपीटी उसके विचारों से सहमत है कि उपस्कर चालन लागत पूर्व उपयोग पर निर्भर नहीं करती है। इसने किए गए संशोधन की समीक्षा करने और विस्तृत गणनाओं के आधार पर परिगणित अनुमानित लागत स्वीकार करने का अनुरोध किया है।</p>

	<p>तेल और इन्फ्रारेड लाइट की लाइट, मरम्मत और अनुसंधान तथा उपकरण पंजीकरण लागत वर्ष 2007-08 से बर्थ सं. 12 के प्रचालनों के लिए खर्च की जाएगी। इसलिए, नए खरीदे गए उपकरणों की वारंटियों की समाप्ति के कारण के अलावा समग्र उपकरण लागत में पर्याप्त वृद्धि होगी।</p> <p>इसलिए, बर्थ सं. 12 के लिए वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक लागत के आधार पर मूल्य-वृद्धि के लेखा पर केवल सामान्य वृद्धि के साथ व्यय संशोधित करते हुए नुतिपूर्ण परिणाम दिए गए हैं। इसने प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत विस्तृत परिकलन के आधार पर अनुमानित लागत स्वीकृत करने का अनुरोध किया है।</p>	<p>निर्धार करती है और वह जरूरी नहीं है कि ऐसे उपकरण के पूर्व उपयोग पर निर्भर रहा जाए। प्रस्ताव ने यह उल्लेख करते हुए अपना मत रखा है कि टीएमआईएलएल को अपने प्रयोजित कार्यों और प्रवर्तनात्मक कार्यक्षमता के आधार पर अपने सभी उपकरण उपकरण का अपेक्षित अनुमान लेखों हुए भावी वर्षों के लिए अपनी प्रयोक्ता उपकरण चालन लागत को न्यायोचित ठहराना चाहिए।</p>	
V.	<p><b>प्लॉट किराया</b></p> <p>संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय इसने पत्र दिनांक 14 फरवरी, 2007 के पैरा 8 में यह उल्लेख किया गया था कि बर्थ सं. 12 में अवसंरचना सुविधाओं के प्रस्तावित विकास में रेलवे साइडिंग और 63,000 वर्ग मी० भूमि पर भंडारण यार्ड का विकास शामिल है। इस क्षेत्र में से 54,000 वर्ग मी० पहले ही लिया जा चुका है। शेष 9,000 वर्ग मी० क्षेत्र 19 सितम्बर, 2007 को आवंटित किया गया था और एनआरएनए प्रीमियम के भुगतान और प्रतिभूति जमा के पश्चात 12 अक्टूबर, 2007 को कब्जा लिया गया था। इसलिए, 9,000 वर्ग मी० के लिए पट्टा किरायों पर खय अस्वीकार किया जाना गलत निर्णय है। इस लागत र विचार किए जाने की जरूरत है और आरओसीई के लिए नियोजित प्लॉट में इस भूमि के लिए एनआरएनए भुगतान शामिल होना चाहिए।</p> <p>9,000 वर्ग मी० भूमि हल्दिया पत्तन में अवसंरचना के विकास के लिए परियोजना का हिस्सा है और इसे अलग नहीं माना जाना चाहिए। 63,000 वर्ग मी० प्लॉट में से जिसमें 9,000 वर्ग मी० क्षेत्र शामिल है, 44,000 वर्ग मी० से किराया आय पर भी इस प्रस्ताव में विचार किया गया है। केवल 44,000 वर्ग मी० वास्तविक भंडारण के लिए उपलब्ध होगा, शेष रेलवे साइडिंग, सड़कों, ड्रेनेज, उपयोगों आदि के लिए उपयोग उपलब्ध होगा।</p>	<p>निम्नलिखित स्थिति केओपीटी द्वारा प्रतिवेदित की गई है:</p> <p>(i). 9000 वर्ग मी० भूमि का कब्जा टीएमआईएलएल को 3 अक्टूबर, 2007 को सौंप दिया गया था।</p> <p>(ii). टीएमआईएलएल ने 9000 वर्ग मी० भूमि के आवंटन के लिए एनआरएनए प्रीमियम के रूप में ₹ 30.06 लाख और प्रतिभूति जमा के रूप में ₹ 15.03 लाख का भुगतान किया है।</p> <p>(iii). 9000 वर्ग मी० भूमि के लिए केओपीटी को देय मासिक किराया वार्षिक वृद्धि की शर्त पर ₹ 12,52,80/- है।</p> <p>(iv). टीएमआईएलएल को आवंटित 63,000 वर्ग मी० भूमि में से एक हिस्सा रेलवे साइडिंग के निर्माण के लिए अपेक्षित होगा। रेलवे साइडिंग के लिए उपयोग किए जाने वाले सही क्षेत्र और अन्य सुविधाएं जैसे भंडारण क्षेत्र के बारे में टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी को विस्तृत इंजीनियरिंग योजना और कार्य योजना प्रस्तुत करने के पश्चात ही पता लग पाएगा। इसलिए, केओपीटी इस स्थिति में नहीं है कि विभिन्न सुविधाओं के सृजन के लिए 63,000 वर्ग मी० की अतिरिक्त भूमि के उपयोग की टीएमआईएलएल की वास्तविक योजना के बारे में विशिष्ट टिप्पणियाँ दें।</p>	<p>टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रस्तुत, इसने भंडारण, उपयोग, रेलवे साइडिंग आदि के लिए उपयोग किए जाने वाले क्षेत्रों को दर्शाते हुए केओपीटी को विस्तृत योजना भेज दी है। इसने योजना की प्रतिलिपि इस प्राधिकरण को भेजी है।</p>
VI.	<p><b>बैंक</b></p> <p>जब बर्थ सं. 12 और इसका 14,000 वर्ग मी० का बैंक अप क्षेत्र वर्ष 2002 में टीएमआईएलएल को आवंटित किया गया था तब बैंक अप (भंडारण)</p>	<p>(i). लाइसेंस करार के खंड 7.1.(घ) के अनुसार, टीएमआईएलएल से अपेक्षा की गई है कि वह बर्थ सं. 12 की</p>	<p>केओपीटी को भेजी गई 63,000 वर्ग मी० के विकास के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में</p>

	<p>क्षेत्र के लिए भी बीमा करवाया गया था। ऐसा प्रचालनात्मक और दुर्घटना कारणों से कंक्रीट भंडारण क्षेत्र को होने वाले नुकसानों को कवर करने के लिए किया गया था। 63,000 वर्ग मी० (परियोजना लागत ₹0 1953 लाख) के नए यार्ड के लिए इसी प्रकार का बीमा करवाए जाने का प्रस्ताव है। प्रस्तावित बीमा लागत संशोधित नहीं की जा सकेगी। (टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत की गई 21-3-2007 से 20-3-2008 अवधि के लिए बीमा पालिसी की प्रतिलिपि यह दर्शाती है कि बीमा राशि ₹0 14 करोड़ है जिसमें बर्थ के लिए ₹0 11 करोड़ और बैंक अप भूमि के लिए ₹0 2.90 करोड़ और पाइपलाइनों के साथ अग्नि शामक प्रणाली के लिए 0.10 करोड़ शामिल है।</p>	<p>परिसंपत्तियों के लिए अपनी लागत और व्ययों पर बीमा कवर ले।</p> <p>(ii). केओपीटी टीएमआईएलएल द्वारा प्रक्षेपित बीमा लागत पर टिप्पणी करने में असमर्थ है। केओपीटी का मत है कि टीएमआईएलएल को अनुमानित बीमा लागत उपयुक्त दस्तावेजों के साथ प्रमाणित करनी चाहिए।</p> <p>(iii). 63,000 वर्ग मी० का नया यार्ड अपेक्षित अवसंरचना के साथ अभी विकसित किया जाना है।</p>	<p>उल्लेख किया गया है कि प्रक्षेपित निवेश दर्शाए।</p> <p>टीएमआईएलएल ने विकास कार्य पूरा होने के बाद शीघ्र ही बीमा कवर लेने का विचार व्यक्त किया था। चूंकि दरमान तीन वर्षों के लिए वैध होंगे इसलिए इसने बीमा लागत के संशोधन पर आपत्ति उठाई है।</p>
VII.	<p><u>बांधना, सुरक्षा देना, डनेजिंग और खोलना, प्रेषण संबंधी सेवाएं और सर्वेक्षण व्यय।</u></p> <p>अनुमानित लागत वर्ष 2006-07 अथवा उससे पहले में प्रचलित दरों के आधार पर संशोधित की गई है। लागत के प्रक्षेपण के समय 5.4 प्रतिशत प्रतिवर्ष का सामान्य वृद्धि कारक लागू नहीं किया गया है।</p>	<p>केओपीटी की राय में, टीएमआईएलएल को अपने दावे को दस्तावेजों के साथ प्रमाणित करना चाहिए।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि वह प्राधिकरण को उक्त गतिविधियों के लिए दस्तावेजों की प्रतिलिपियां पहले ही भेज चुका है। टीएमआईएलएल का अनुरोध 5.4 प्रतिशत के सामान्य वृद्धि कारक को लागू करने के लिए है।</p>
VIII.	<p><u>उपरिव्यय</u></p> <p>वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित उपरिव्यय संशोधित करने के समय बर्थ सं. 12 में प्रस्तावित ₹0 20 करोड़ से अधिक के अवसंरचना विकास पर विचार किया जाना चाहिए। इस अवसंरचना सुविधा के चालन और अनुरक्षण की लागत जैसे कारकों, जोकि बर्थ में गतिविधियों को अनिवार्य रूप से बढ़ाएंगे, को लेखा में लिया जाना चाहिए। संदर्भ पिछले वर्षों की वास्तविकताओं की तुलना में प्रक्षेपित राजस्व से लिया जा सकता है। चूनापत्थर और स्टील निर्यात के तट प्रहस्तन जैसी गतिविधियां वर्तमान में बर्थ सं. 12 के बाहर आंशिक रूप से निष्पादित की जा रही हैं। राजस्व और व्ययों को बर्थ सं. 12 में नहीं लिया गया है। 63,000 वर्ग मी० के प्लॉट पर अवसंरचना के विकास के पश्चात, गतिविधियां जो वर्तमान में बर्थ सं. 12 के बाहर आंशिक रूप से निष्पादित की जाती हैं, बर्थ सं. 12 में निष्पादित की जाएंगी जिससे बर्थ सं. 12 में लागत में वृद्धि होगी। उपरिव्यय यथा प्रक्षेपित स्वीकार किए जाएं।</p>	<p>केओपीटी इस आधार पर इस संबंध में टीएमआईएलएल के दावे पर टिप्पणी करने की स्थिति में नहीं है कि प्रचालक को अभी अतिरिक्त भूमि पर अवसंरचना सुविधाओं के सृजन के संबंध में विस्तृत इंजीनियरिंग योजना प्रस्तुत करनी है।</p>	<p>जैसाकि पहले बताया गया है, टीएमआईएलएल ने बताया है कि वह केओपीटी को विस्तृत योजना प्रस्तुत कर चुका है।</p>

IX.

**(क). वर्ष 2002-03 के लिए इक्विटी पर प्रतिभाम**

वर्ष 2004-05 तक अवधियों के लिए, इक्विटी पर प्रतिभाम नियोजित पूंजी को कल्पित आधार पर बांटते हुए स्वीकृत किया गया है। (नियोजित पूंजी का 50 प्रतिशत इक्विटी रूप में और शेष 50 प्रतिशत ऋण रूप में)। कल्पित ऋण भाग पर ब्याज विभिन्न वर्षों में विभिन्न दरों पर स्वीकृत किया गया है।

वर्ष 2002-03 के लिए, इक्विटी पर प्रतिभाम (आरओआई) 50 प्रतिशत इक्विटी रूप में मानते हुए 20 प्रतिशत स्वीकृत की गई है। ₹ 464 लाख के कल्पित ऋण पर विचार करते हुए ब्याज 3.84 प्रतिशत (₹ 17 लाख) स्वीकृत किया गया है जबकि टीएमआईएलएल ने उस वर्ष के दौरान कोई ऋण नहीं लिया था। इसलिए, 20 प्रतिशत आरओआई पूरी पूंजी पर स्वीकृत किया जाए। विकल्पतः, यदि कल्पित समायोजन 1:1 के ऋण इक्विटी अनुपात पर किया जाता है तो ब्याज व्यय कम से कम उस वर्ष में एसबीआई के प्रचलित प्राथम लेंडिंग दर (पीएलआर) पर स्वीकृत की जानी चाहिए जोकि 10 प्रतिशत और 10.5 प्रतिशत के बीच थी।

**(ख). वर्ष 2003-04 के लिए इक्विटी पर प्रतिभाम**

जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा स्पष्ट किया गया है कि ₹ 6.4 करोड़ का ऋण वित्तीय वर्ष के बिल्कुल अंत में लिया गया था, इसलिए वर्ष 2003-04 में कोई ब्याज लागत नहीं आई थी। विकल्पतः, यदि कल्पित समायोजन 1:1 के ऋण इक्विटी अनुपात पर किया जाता है तो उस वर्ष में एसबीआई के प्रचलित पीएलआर पर स्वीकृत ब्याज लागत स्वीकृत की जानी चाहिए जोकि 10 प्रतिशत से 10.5 प्रतिशत के बीच थी।

**(ग). वर्ष 2004-05 के लिए इक्विटी पर प्रतिभाम**

इस वर्ष के लिए वास्तविक ऋण इक्विटी अनुपात 0.23:0.77 था जोकि 1:1 के अनुपात में कल्पित समायोजित किया गया है फलस्वरूप ऋण भाग ₹ 6.9 करोड़ के वास्तविक से ₹ 15.13 करोड़ हो जाएगा तदनुसार आरओआई के परिकलन और ऋण पर ब्याज के इक्विटी भाग को कम करना होगा। इसलिए, आरओआई वास्तविक इक्विटी राशि पर स्वीकृत किया जाए। विकल्पतः, ब्याज लागत उस वर्ष में एसबीआई के प्रचलित पीएलआर पर स्वीकृत की जानी चाहिए जोकि 10 प्रतिशत और 10.5 प्रतिशत के बीच थी यदि कल्पित समायोजन 1:1 के ऋण इक्विटी अनुपात पर किया जाता है।

कोलकाता पत्तन न्यास ने कोई टिप्पणियां नहीं की हैं।

टीएमआईएलएल ने विचार करने का अनुरोध किया है।



<p>X.</p>	<p><b>पूँजी उपयोग</b></p> <p>(i). 10.7 लाख टन प्रति वर्ष की मूल्यांकित क्षमता इस शर्त पर आधारित है कि मोबाइल हारबर क्रेन सहित विभिन्न कार्गो प्रहस्तन उपस्कर तैनात किए गए हैं। लाइसेंस करार के अनुसार, विभिन्न उपस्करों की तैनाती और बर्थ सं. 12 पर अवसंरचना का विकास प्रथम तीन वर्षों के लिए चरणबद्ध किया गया था जोकि मार्च, 2005 के दौरान पूरी तरह से सम्पन्न हो चुका है। इसलिए, 10.70 लाख टन की मूल्यांकित क्षमता केवल वर्ष 2005-06 से आगे के लिए लागू है। प्राधिकरण ने पीएसए एसआईसीएल (आदेश सं. टीएमपी/52/2005-पीएसए एसआईसीएल, दिनांक 23 अगस्त, 2006) के मामले में क्षमता पर निर्णय देते समय यह दृष्टिकोण अपना गया था।</p> <p>(ii). प्रथम तीन वर्षों के सुसज्जित करने के चरण के दौरान टीएमआईएलएल लाइसेंस करार के अनुसार न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट से अधिक प्रहस्तन करने में समर्थ रहा है। इसलिए, प्रथम तीन वर्षों में कम से कम 100 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता पर विचार किया जाना चाहिए और क्षमता के उपयोग अधीन के लिए इक्विटी पर स्वीकार्य प्रतिलाम में कोई कटौती नहीं की जा सकेगी।</p>	<p>(i). केओपीटी ने उल्लेख किया है कि टीएमआईएलएल के बर्थ सं. 12 सहित एचडीसी के सभी बर्थों की क्षमता नौवहन विभाग द्वारा अपने पत्र सं. डीडब्ल्यू/डीटीओ-4/2001, दिनांक 13 फरवरी, 2001 द्वारा जारी दिशा-निर्देशों के अनुसार अनुमानित की गई है।</p> <p>(ii). केओपीटी ने टीएमआईएलएल के इस दावे पर कोई टिप्पणी नहीं की है कि 10.7 लाख टन की मूल्यांकित क्षमता वर्ष 2005-06 से लागू है।</p> <p>(iii). लाइसेंस करार में टीएमआईएलएल से अपेक्षा की गई थी कि लाइसेंस प्रदान किए जाने की तारीख (29 जनवरी, 2002) से 3 महीनों के भीतर बर्थ सं. 12 में कार्गो प्रहस्तन प्रचालन शुरू करना होगा। तथापि, न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) लाइसेंस करार के 4थें वर्ष से शुरू हो गया था। इसलिए, टीएमआईएलएल का यह दावा कि उसने एमजीटी से अधिक कार्गो प्रहस्तित किया है, केओपीटी के अनुसार इसकी कोई प्रासंगिकता नहीं है।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने आग्रह किया है कि यद्यपि बर्थ सं. 12 की क्षमता स्प्रकारी दिशा-निर्देशों के अनुसार परिकल्पित की गई है, वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए क्रमशः 0.50, 0.76, 0.76 और 0.77 मिलियन टन, किसी बर्थ की पूर्ण क्षमता बिना विधिवत् सुसज्जित और पर्याप्त भंडारण क्षेत्रों के अर्जित नहीं की जा सकती है।</p>
<p>XI.</p>	<p><b>कार्यगत पूँजी</b> <b>(क). प्रतिभूति जमा</b></p> <p>संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.4 में कार्यगत पूँजी वर्तमान परिसंपत्तियों (रोकड़/निधियों का जमा शेष अतिरिक्त) से घटाव वर्तमान देयताओं के रूप में ली गई है। वर्तमान परिसंपत्तियों की प्रतिभूति जमा की परिभाषा में इसे वर्तमान परिसंपत्तियों की एक मद माना गया है। खंड 2.9.9 में उल्लेख किया गया है कि टीएमपी कार्यगत पूँजी की विभिन्न मदों जैसे वस्तुसूची, विविध देनदार, रोकड़ जमा शेष आदि की उपयुक्तता की जाँच करेगा और सुनिश्चित करेगा कि यह अनौचित्यपूर्ण तरीके से बढ़ाया नहीं गया है। इससे यह सिद्ध होता है कि कार्यगत पूँजी में शामिल हैं लेकिन केवल तीन मदों नामतः वस्तुसूची, विविध देनदार और रोकड़ जमा शेष तक सीमित नहीं हैं जिसके लिए सीमाएं निर्धारित की गई हैं। प्रतिभूति जमा को कार्यगत पूँजी की मद के रूप में अलग रखना एक गलत निष्कर्ष है।</p>	<p>केओपीटी ने बताया है कि टीएमआईएलएल ने प्रचालक को 63,000 वर्ग मी0 भूमि के आबंटन के मामले में प्रतिभूति जमा के रूप में ₹0 1.05 करोड़ का भुगतान किया है जोकि लाइसेंस अवधि की समाप्ति के पश्चात देयताओं और नुकसानों की वसूली की शर्त पर टीएमआईएलएल को वापसी योग्य है।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने विचार करने का अनुरोध किया है।</p>



	<p>(ख). <u>विविध देनदार</u></p> <p>संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार विविध देनदार दो माह की संपदा आय और रेलवे टर्मिनल प्रभारों तक सीमित हैं। संपदा आय में अल्पकालिक/दीर्घकालिक पदों शामिल नहीं हैं। विविध देनदारों के लेखा पर प्रस्ताव में सुविचारित राशि अल्पकालिक पदों पर दिए गए प्लॉटों से दो माह की प्रक्षेपित आय थी जिसका सत्यापन परिगणनाओं से किया जा सकता है। विविध देनदार कार्यगत पूंजी के हिस्से के रूप में स्वीकृत किए जाएं जैसाकि प्रस्तावित किया गया है।</p> <p>(ग). <u>वस्तुसूची</u></p> <p>टीएमआईएलएल ने मरम्मतों और अनुसंधान लागत में किसी संशोधन की स्थिति में वस्तुसूची मूल्य में शोधन किए जाने का अनुरोध किया है।</p>		
XII.	<p><u>वित्तीय वर्ष 2006-06 के लिए ब्याज लागत</u></p> <p>प्रस्तुत किए गए लागत विवरण में पिछले वर्षों के लिए ब्याज लागत पर विचार नहीं किया गया है। इसका सत्यापन प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत किए गए पिछले वर्षों के वास्तविक व्यय के ब्योरे देते हुए प्रस्तुत किए गए व्यय परिगणना पत्रकों से किया जा सकता है। इस लेखा पर किसी परिवर्धन के गलत परिणाम होंगे।</p>	<p>केओपीटी ने कोई टिप्पणी नहीं की है।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने विचार करने का अनुरोध किया है।</p>
XIII.	<p><u>विशेष दर</u></p> <p>टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि केओपीटी ने टीएमआईएलएल द्वारा वसूल की गई विशेष दर की मांग की थी। पिछली अवधि के लिए अधिशेष की परिगणना करते समय इस वसूली को लेखा में लिया गया था जिसे प्रशुल्क पर निर्णय लेते समय पूरी तरह से समाप्त किया गया है। इससे ऐसा लगता है कि टीएमपी इस पक्ष में नहीं है कि यह राशि केओपीटी को दी जा रही है। टीएमआईएलएल ने केओपीटी को प्रतिसाद देने के लिए प्राधिकरण की सलाह मांगी थी।</p>	<p>केओपीटी ने इस आधार पर बर्थ सं. 12 पर टीएमआईएलएल द्वारा वसूल की गई विशेष दर को प्रेषित करने की मांग की है कि 10 प्रतिशत की विशेष दर वास्तव में बीओटी प्रचालक द्वारा वसूल की जाती है जिसे केओपीटी के प्रशुल्क परिकलन में शामिल किया गया था जिसे केओपीटी के प्रशुल्क परिकलन में शामिल किया गया था और उक्त राशि को केओपीटी द्वारा कुल राजस्व वसूली में शामिल किया गया था।</p> <p>पल्लन ने यह उल्लेख भी किया था कि ऐसे परिकलित राजस्व के आंकड़े, प्राधिकरण ने केओपीटी द्वारा अधिक वसूल की गई राशि परिगणित की थी और केओपीटी के प्रशुल्क में कटौती करते हुए उक्त राशि से समायोजित की थी।</p>	<p>टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि उसे प्राधिकरण के निर्णय का पालन करना है।</p>

	केओपीटी ने दावा किया है कि यदि विशेष दर के लेखा पर मांगी गई राशि का प्रेषण प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत नहीं किया जाता है तो केओपीटी को दोगुनी कटौती/समायोजन से नुकसान होगा। इसलिए, पत्तन ने टीएमआईएलएल को उपयुक्त निर्देश जारी करने का अनुरोध किया है कि बर्थ सं. 12 में उसके द्वारा वसूल की गई विशेष दर केओपीटी को भेजी जाए।	
--	--	--

6.1. टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल किए गए पुनर्विचार आवेदन से प्रकट होने वाले कुछ मुद्दों पर टीएमआईएलएल और केओपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगे गए थे। तदनुसार, टीएमआईएलएल और केओपीटी से हमारे पत्रों दिनांक 28 नवम्बर, 2007 और 3 दिसम्बर, 2007 द्वारा अपेक्षित ब्योरे भेजने का अनुरोध किया गया था। टीएमआईएलएल और केओपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 7 दिसम्बर, 2007 द्वारा प्रतिसाद दिया था।

6.2. चूंकि टीएमआईएलएल और केओपीटी ने कुछ महत्वपूर्ण बिंदु उठाए थे, इसलिए टीएमआईएलएल का पत्र केओपीटी को और केओपीटी का पत्र टीएमआईएलएल को हमारे पत्रों दिनांक 14 दिसम्बर, 2007 द्वारा उनकी तत्संबंधी टिप्पणियों के लिए भेजे गए थे। टीएमआईएलएल ने अपने पत्र दिनांक 20 दिसम्बर, 2007 द्वारा प्रतिसाद दिया था। केओपीटी द्वारा भेजी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों और टीएमआईएलएल के प्रतिसाद को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	केओपीटी द्वारा भेजी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण	केओपीटी की अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पर टीएमआईएलएल की टिप्पणियां				
1.	<p>(i). टीएमआईएलएल ने अतिरिक्त भूमि के आबंटन के समय मै0 स्टप कंसलटेंट्स प्रा0 लि0 द्वारा तैयार की गई विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) प्रस्तुत की थी जिसमें 63,000 वर्ग मी0 भूमि का प्रक्षेपित उपयोग निम्नवत् प्रतिवेदित किया गया था:</p> <table><tr><td>भंडारण और प्रहस्तन क्षेत्र</td><td>51000 वर्ग मी0</td></tr><tr><td>रेलवे साइडिंग, आंतरिक सड़क, परिचालन, नहरें, कार्यालय और उपयोगी सेवाएं आदि</td><td>12000 वर्ग मी0</td></tr></table> <p>उपर्युक्त सूचना के आधार पर, केओपीटी ने राय व्यक्त की थी कि रेलवे साइडिंग के विकास के लिए प्राधिकरण को यथा प्रस्तुत, उसके उपर्युक्त डीपीआर में उसके द्वारा उल्लिखित से भिन्न है।</p> <p>(ii). केओपीटी ने निम्नलिखित निवेदन भी किए थे:</p> <p>(क). टीएमआईएलएल को एचडीसी के बर्थ सं. 12 के पीछे 14,000 वर्ग मी0 का बैंक अप क्षेत्र आबंटित किया गया था और इसने इस भूमि पर 3000 वर्ग मी0 पर शौड का निर्माण किया था। इसके अलावा, खुल हार्डस्टैंड क्षेत्र का लगभग 7000-8000 वर्ग मी0 टीएमआईएलएल द्वारा कार्गो के खुले भंडारण के लिए इस्तेमाल किया जाता है, शेष खुला क्षेत्र उपयोगी सेवाओं के प्रयोजन के लिए इस्तेमाल किया जा रहा है। इस प्रकार, ढके हुए क्षेत्र और खुले हार्डस्टैंड क्षेत्र को इकट्ठा लेते हुए, 14,000 वर्ग मी0 के प्रारंभिक आबंटन में से टीएमआईएलएल के पास उपलब्ध कुल भंडारण क्षेत्र लगभग 10,000-11,000 वर्ग मी0 है। इसलिए, बर्थ सं. 12 के पीछे कार्गो के भंडारण के लिए उपलब्ध वास्तविक क्षेत्र जोकि प्राधिकरण को बताया गया कि 10,000 वर्ग मी0 से अधिक नहीं होगी, सही नहीं है।</p>	भंडारण और प्रहस्तन क्षेत्र	51000 वर्ग मी0	रेलवे साइडिंग, आंतरिक सड़क, परिचालन, नहरें, कार्यालय और उपयोगी सेवाएं आदि	12000 वर्ग मी0	<p>टीएमआईएलएल ने यह उल्लेख करने के अलावा कोई टिप्पणियां नहीं भेजी हैं कि उसने भंडारण, उपयोगिता, रेलवे साइडिंग आदि के लिए उपयोग किए जाने वाले क्षेत्र दर्शाते हुए केओपीटी को विस्तृत योजना प्रस्तुत की थी।</p>
भंडारण और प्रहस्तन क्षेत्र	51000 वर्ग मी0					
रेलवे साइडिंग, आंतरिक सड़क, परिचालन, नहरें, कार्यालय और उपयोगी सेवाएं आदि	12000 वर्ग मी0					

	(ख). इस पर विचार करते हुए कि टीएमआईएलएल के पास प्रारंभ में आबंटित 14,000 वर्ग मी० भूमि में से लगभग 10,000-11,000 वर्ग मी० का भंडारण क्षेत्र पहले से है और भंडारण तथा प्रहस्तन क्षेत्र के विकास के लिए 51,000 वर्ग मी० की दूसरी भूमि भी है, वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक तीन वर्षों की अवधि के दौरान उपयोगिताओं को आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित ढके हुए क्षेत्र सहित क्रमशः 32,100 वर्ग मी०, 44,100 वर्ग मी० और 44,100 वर्ग मी० क्षेत्र दर्शाते हुए प्राधिकरण से इसके निवेदन में काफी कम बताया गया है।																					
2.	<p>वर्ष सं. 12 के मामले में 10.70 लाख टन की वार्षिक कार्गो प्रहस्तन क्षमता वर्ष 2006-07 के लिए पिछले वित्तीय वर्ष में उक्त वर्ष में अर्जित उच्चतम औसत जलयान-दिवस आउटपुट (4383 टन) को सस्कारी दिशा-निर्देशों के अनुसार 248 दिनों की बर्थ अधिग्रहणता के अनुमान से मुणा करते हुए परिकल्पित की गई थी। इसी प्रकार, वर्ष 2006-07 से पहले की अवधि के लिए, बर्थ सं. 12 के लिए मूल्यांकित क्षमता, उपर्युक्त दिशा-निर्देशों के आधार पर, विभिन्न वर्षों के लिए नीचे दी गई हैं:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>पिछले वर्ष के दौरान वर्ष में बर्थ सं. 12 में अर्जित उच्चतम औसत जलयान-दिवस आउटपुट (टनों में प्रति दिन)</th><th>परिकल्पित अधिग्रहणता (दिनों में)</th><th>मूल्यांकित क्षमता (मिलियन टनों में)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2002-03*</td><td>-</td><td>-</td><td>0.50</td></tr> <tr> <td>2003-04</td><td>3083</td><td>248</td><td>0.76</td></tr> <tr> <td>2004-05</td><td>3083</td><td>248</td><td>0.76</td></tr> <tr> <td>2005-06</td><td>3110</td><td>248</td><td>0.77</td></tr> </tbody> </table> <p>* (बोली प्रक्रिया के समय बर्थ सं. 12 की प्रारंभिक क्षमता 0.50 मिलियन टन मूल्यांकित की गई थी। टीएमआईएलएल के बीच करार 29-01-2002 को हस्ताक्षर किया गया था।)</p>	वर्ष	पिछले वर्ष के दौरान वर्ष में बर्थ सं. 12 में अर्जित उच्चतम औसत जलयान-दिवस आउटपुट (टनों में प्रति दिन)	परिकल्पित अधिग्रहणता (दिनों में)	मूल्यांकित क्षमता (मिलियन टनों में)	2002-03*	-	-	0.50	2003-04	3083	248	0.76	2004-05	3083	248	0.76	2005-06	3110	248	0.77	<p>टीएमआईएलएल ने तर्क दिया है कि हालांकि बर्थ सं. 12 की क्षमता सरकारी दिशा-निर्देशों के अनुसार परिकल्पित की गई है, वर्ष 2002-03 से 2005-06 के लिए क्रमशः 0.50, 0.76, 0.76 और 0.77 मिलियन टन पर, किसी बर्थ की पूर्ण क्षमता बिना विधिवत सुसज्जित हुए और पर्याप्त भंडारण क्षेत्रों के अर्जित नहीं की जा सकती।</p>
वर्ष	पिछले वर्ष के दौरान वर्ष में बर्थ सं. 12 में अर्जित उच्चतम औसत जलयान-दिवस आउटपुट (टनों में प्रति दिन)	परिकल्पित अधिग्रहणता (दिनों में)	मूल्यांकित क्षमता (मिलियन टनों में)																			
2002-03*	-	-	0.50																			
2003-04	3083	248	0.76																			
2004-05	3083	248	0.76																			
2005-06	3110	248	0.77																			

6.3. केओपीटीने टीएमआईएलएल की अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों पर अपनी टिप्पणियां भेजते समय, टीएमआईएलएल द्वारा वसूल की गई विशेष दर प्रेषित करने की अपनी पूर्ववर्ती मांग को दोहराया था। टीएमआईएलएल द्वारा भेजी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और उन पर केओपीटी की टिप्पणियां नीचे तालिकाबद्ध की गई हैं:

क्र.सं.	टीएमआईएलएल द्वारा भेजी गई अतिरिक्त सूचना	टीएमआईएलएल की अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पर केओपीटी की टिप्पणियां
	<b>उर्वरकों का तट प्रहस्तन</b>	
(i).	वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए उर्वरक और कंटेनरों के तट प्रहस्तन और प्रेषण संबंधी सेवाओं के लेखा पर इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित ₹0 7.28 करोड़ की कुल अतिरिक्त आय में से, उर्वरक के तट प्रहस्तन के संदर्भ में आय ₹0 6.86 करोड़ आती है।	(i). टीएमआईएलएल द्वारा प्रमाणन के संबंध में, यह उल्लेख किया गया है कि लाइसेंस करार के अनुच्छेद 3.9 (क) (i) (त) के अनुसार, टीएमआईएलएल परियोजना के संबंध में सभी सेवाओं के निष्पादन, चलाना अथवा उपलब्ध करवाने के लिए बाध्य है जिसके लिए लाइसेंसदाता महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अधीन सेवाओं के निष्पादन, चलाने अथवा प्रदान करने के लिए प्राधिकृत है।
(ii).	उर्वरक की लदाई, उतराई और परिवहन टीएमआईएलएल द्वारा किया जाता है। इसने उल्लेख किया है कि बल्क प्रहस्तन उपस्करों और उर्वरक के लेखा पर परिवहन की कोई लागत लागत विवरण में नहीं ली गई थी। इस लेखा पर कोई आय सुविचारित नहीं की गई थी।	इसके मददेनजर, टीएमआईएलएल से अपेक्षा की जाती है कि यदि आयातकों को इसकी आवश्यकता होती है तो उर्वरक आयातकों को तट प्रहस्तन सेवाएं उपलब्ध करवाए। टीएमआईएलएल को पत्तन उपयोगिताओं की सुविधा के लिए 63,000 वर्ग मी० के बैंक अप क्षेत्र के विकास सहित अवसंरचना स्थापित करने के लिए कदम उठाने चाहिए।

(iii).	टीएमआईएलएल ने प्रमाणित किया है कि वह बर्थ सं. 12 में उर्वरक आयातों के लेखा पर कोई गतिविधि नहीं चलाएगा, पीत से कार्गो की उतराई संबंधी गतिविधि को छोड़कर।	
	<b>कंटेनर प्रहस्तन आय.</b>	
(i).	हालांकि आदेश में यह उल्लिखित किया गया है कि राशि ₹ 1.25 लाख प्रतिवर्ष कंटेनरों के ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण के लेखा में जोड़ी गई है, वर्ष 2008-09 और 2009-10 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 1.55 लाख (वर्ष 2007-08 की प्रथम छमाही के लिए), ₹ 1.55 लाख (वर्ष 2007-08 की दूसरी छमाही के लिए), ₹ 3.03 लाख का वास्तविक परिवर्धन किया गया था।	(i). टीएमआईएलएल को बर्थ सं. 12 में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्राधिकृत नहीं किया गया था। इसलिए, कंटेनर आय और संबंधित व्यय पर टीएमआईएलएल के लागत विवरण में विचार नहीं किया जाएगा।
(ii).	टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 में आज की तारीख तक कंटेनर प्रहस्तन नहीं किए हैं। इसलिए, इस संबंध में कोई कार्य आदेश नहीं है, इसलिए इसने राजस्व का 80 प्रतिशत लागत के रूप में मानने का अनुरोध किया है क्योंकि टीएमआईएलएल ने प्रभार्य दरों के 20 प्रतिशत के अधिकतम अंतर पर विचार किया है। नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ और लागत/राजस्व पर 20 प्रतिशत प्रतिलाभ पूरी तरह से भिन्न है और तुलनीय नहीं हैं।	(ii). टीएमपी से अनुरोध है कि बर्थ सं. 12 में कंटेनर प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क निर्धारित नहीं करे।
(iii).	इस गतिविधि के लिए किसी विक्रेता के साथ करार नहीं किया गया है। तथापि, टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 में कंटेनरों का प्रहस्तन करेगा और यदि ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण सेवा उपलब्ध करवाने के लिए आवश्यकता है तो यह गतिविधि पूरी तरह से आउटसोर्स की जाएगी।	
	<b>उपस्कर चालन लागत</b>	
(i).	बल्क कच्चा माल के प्रहस्तन के लिए उपस्कर की चालन लागत ब्रेक बल्क के प्रहस्तन के लिए प्रचालित उपस्करों से अधिक है।	
(ii).	औसतन, उपस्कर 15 मी0ट0 ब्रेक बल्क कार्गो प्रति चक्कर लिफ्ट कर सकता है। परंतु, बल्क प्रहस्तन के मामले में, उपस्कर 4 घन मी0 के औसत बकेट आकार, केवल 5 मी0ट0 प्रति चक्कर लिफ्ट कर सकता है। इसलिए, ब्रेक-बल्क प्रहस्तन की तुलना में बल्क प्रहस्तन के मामले में अपेक्षित चक्करों की संख्या तीन गुना है।	टीएमपी को इस मामले को देखना चाहिए।
(iii).	फोर्क लिफ्ट्स प्राथमिक तौर पर ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए इस्तेमाल की जाती हैं और फ्रंट-एंड लोडर्स बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रयुक्त किए जाते हैं। फोर्क लिफ्ट्स के लिए औसत डीजल उपभोग 5 लिटर प्रति घंटा है जबकि फ्रंट एंड लोडर्स में 17 लिटर प्रति घंटा उपभोग होता है।	उपस्कर द्वारा डीजल का उपभोग इसके प्रकार, विशिष्टता, उत्पादन वर्ष, उपयोग की सीमा, अनुरक्षण आदि पर निर्भर करता है। टीएमपी इस संबंध में तकनीकी विशेषज्ञों से विचार-विमर्श कर मत ले सकता है।
(iv).	ब्रेक-बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रयुक्त फोर्क लिफ्ट्स का चालन एक स्थान से दूसरे स्थान प्रचालनों के कारण बल्क प्रहस्तन के लिए प्रयुक्त फ्रंट एंड लोडर्स की तुलना में कम है। दूसरे शब्दों में, ब्रेक बल्क कार्गो की लिफ्टिंग तथा वहन तत्व बल्क प्रहस्तन के उपस्करों की तुलना में कम है।	
(v).	फोर्क-लिफ्ट्स की अनुरक्षण लागत फ्रंट एंड लोडर्स की अपेक्षा बहुत कम होती है। वित्तीय वर्ष 2006-07 के दौरान, विभिन्न क्षमताओं की 11 फोर्क लिफ्ट्स के लिए खर्च ₹ 14.50 लाख के विपरीत बर्थ सं. 12 में संस्थापित चार लोडर्स के अनुरक्षण के लिए गुर्जों पर राशि ₹ 73 लाख खर्च की गई थी। यह इस तथ्य के कारण है कि लोडर्स का रखरखाव कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों की प्रकृति के कारण फोर्क-लिफ्ट्स की तुलना में अधिक होता है।	टीएमपी को इस मामले को देखना चाहिए।

	<b>प्लॉट किराया</b>																							
(i).	<p>63,000 वर्ग मी० का कुल क्षेत्र केओपीटी से 54,000 वर्ग मी० और 9,000 वर्ग मी० के दो चरणों में लिया गया है जिसका विकास किया जा रहा है। कार्गो के लिए प्रभावी भंडारण क्षेत्र का निर्धारण निम्नवत् है:</p> <p style="text-align: right;">(वर्ग मीटरों में)</p> <table><tr><td>कुल आबंटित क्षेत्र</td><td>63000</td></tr><tr><td>घटाए:</td><td></td></tr><tr><td>रेलवे ट्रैक के लिए क्षेत्र (क) 23.00 X 78.00 मी०</td><td>1748</td></tr><tr><td>इंजन एक्सेप और बकर के लिए क्षेत्र (ख) 10.95 X 87 मी०</td><td>953*</td></tr><tr><td>ड्रेन और रिटैनिंग वॉल के लिए क्षेत्र (ग एवं घ) 2 X 670 मी०</td><td>1340</td></tr><tr><td>रेल ट्रैक द्वारा कवर किया गया क्षेत्र (ङ) 13.45 X 670 मी०</td><td>9012*</td></tr><tr><td>रेल ट्रैक की किसी भी साइड पर साइडिंग (च) 2 X 8 X 670 मी० (यह क्षेत्र प्रहस्तन के लिए है और भंडारण के लिए नहीं है।)</td><td>10720</td></tr><tr><td>परिमयी ड्रेन एवं रिटैनिंग वॉल (छ,ज,झ एवं ण) (2X1X29)+(2X1X35)</td><td>128</td></tr><tr><td>दो भंडारणों में पहुँच (त) 8 X 35 मी०</td><td>280</td></tr><tr><td>कार्यालय, सुरक्षा, टावर लाइट्स आदि</td><td>200</td></tr><tr><td>कुल प्रभावी भंडारण क्षेत्र</td><td>38,619</td></tr></table> <p style="text-align: center;">* पूर्णांकित</p>	कुल आबंटित क्षेत्र	63000	घटाए:		रेलवे ट्रैक के लिए क्षेत्र (क) 23.00 X 78.00 मी०	1748	इंजन एक्सेप और बकर के लिए क्षेत्र (ख) 10.95 X 87 मी०	953*	ड्रेन और रिटैनिंग वॉल के लिए क्षेत्र (ग एवं घ) 2 X 670 मी०	1340	रेल ट्रैक द्वारा कवर किया गया क्षेत्र (ङ) 13.45 X 670 मी०	9012*	रेल ट्रैक की किसी भी साइड पर साइडिंग (च) 2 X 8 X 670 मी० (यह क्षेत्र प्रहस्तन के लिए है और भंडारण के लिए नहीं है।)	10720	परिमयी ड्रेन एवं रिटैनिंग वॉल (छ,ज,झ एवं ण) (2X1X29)+(2X1X35)	128	दो भंडारणों में पहुँच (त) 8 X 35 मी०	280	कार्यालय, सुरक्षा, टावर लाइट्स आदि	200	कुल प्रभावी भंडारण क्षेत्र	38,619	<p>टीएमआईएलएल ने 63,000 वर्ग मी० भूमि के मामले में उपयोगिता की प्रारूप योजना भेजी थी जोकि रेलवे साइडिंग, ड्रेनेज, रिटैनिंग वॉल, खुला और ढका भंडारण क्षेत्र, कार्यालय और सुरक्षा टावर परिकल्पित करता है।</p> <p>प्रारूप योजनाओं की जाँच दर्शाती है कि 38619 वर्ग मी० का भंडारण क्षेत्र अन्य सुविधाओं के साथ सृजित किए जाने का प्रस्ताव उपयुक्त है।</p>
कुल आबंटित क्षेत्र	63000																							
घटाए:																								
रेलवे ट्रैक के लिए क्षेत्र (क) 23.00 X 78.00 मी०	1748																							
इंजन एक्सेप और बकर के लिए क्षेत्र (ख) 10.95 X 87 मी०	953*																							
ड्रेन और रिटैनिंग वॉल के लिए क्षेत्र (ग एवं घ) 2 X 670 मी०	1340																							
रेल ट्रैक द्वारा कवर किया गया क्षेत्र (ङ) 13.45 X 670 मी०	9012*																							
रेल ट्रैक की किसी भी साइड पर साइडिंग (च) 2 X 8 X 670 मी० (यह क्षेत्र प्रहस्तन के लिए है और भंडारण के लिए नहीं है।)	10720																							
परिमयी ड्रेन एवं रिटैनिंग वॉल (छ,ज,झ एवं ण) (2X1X29)+(2X1X35)	128																							
दो भंडारणों में पहुँच (त) 8 X 35 मी०	280																							
कार्यालय, सुरक्षा, टावर लाइट्स आदि	200																							
कुल प्रभावी भंडारण क्षेत्र	38,619																							
(ii).	निःशुल्क अवधि के दौरान कार्गो के भंडारण के लिए संयुक्त उपयोक्ता आधार पर 4500 वर्ग मी० (लगभग) रखा जाएगा।																							
(iii).	14,000 वर्ग मी० का बैकअप क्षेत्र उपयोगिताओं, सड़कों, कार्यालयों, ड्रेनों आदि अतिरिक्त के पश्चात् 10,000 वर्ग मी० का प्रभावी भंडारण क्षेत्र है।	केओपीटी ने टिप्पणियां नहीं भेजी हैं।																						
(iv).	कुल भंडारण क्षेत्र जिसपर प्लॉट किराये टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित किए जा सकते हैं, 44,119 वर्ग मी० (38,619+4500+10000) है।																							
(v).	44,119 वर्ग मी० से अनुमानित किराया आय प्रस्ताव में दी गई है।																							
	<b>बीमा</b>																							
(i).	टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि बर्थ सं. 12 और 14,000 वर्ग मी० का इसका बैकअप क्षेत्र एचडीसी द्वारा विकसित और इसे हस्तांतरित किया गया था। टीएमआईएलएल के पास मरम्मत और नुकसानों की लागत का बीमा-योग्य ब्याज जो परिसंपत्तियों पर आ सकता है क्योंकि टीएमआईएलएल इन परिसंपत्तियों को अपनी लागत और व्यय पर अच्छी कार्य अवस्था में रखने के लिए बाध्य है और अपेक्षा की जाती है कि लाइसेंस करार की समाप्ति के समय इसका केओपीटी को हस्तांतरण अच्छी कार्य अवस्था होनी चाहिए।	<p>(i). टीएमपी को लाइसेंस करार के अनुच्छेद 7.1 (घ) के उपबंधों पर विचार करते हुए यह देखना चाहिए जोकि सुसज्जित करने और प्रचालन चरण के दौरान बीमा के लिए टीएमआईएलएल का दायित्व किनिर्दिष्ट करता है।</p> <p>(ii). टीएमआईएलएल को आबंटित 63,000 वर्ग मी० भूमि के बीमा के संबंध में, यह उल्लेख किया गया है कि यह भूमि अपेक्षित अवसंरचना के साथ अभी विकसित की जानी है। टीएमपी को लाइसेंस करार के अनुच्छेद 7.1 (घ) के उपबंधों पर विचार कर देखना चाहिए।</p>																						
(ii).	63,000 वर्ग मी० प्लॉट के लिए बीमा-योग्य ब्याज पुनर्स्थापन/मरम्मत की लागत होगा जो उक्त भूमि/विकसित परिसंपत्तियों से हो सकती है। एचडीसी ने अनावृत्त भूमि आबंटित की है जोकि जब तक विकसित नहीं की जाती है तब तक	<p>(iii). केओपीटी ने 9,000 वर्ग मी० भूमि के आबंटन के बदले एनआरएनए प्रीमियम के रूप में ₹ 30.06 लाख और प्रतिभूति जमा के रूप में ₹ 15.03 लाख की प्राप्ति की पुष्टि की है।</p>																						

	प्रहस्तन और भंडारण के लिए उपयोग नहीं की जा सकती है। टीएमआईएलएल ने इस भूमि पर किए जाने वाले कुल निवेशों, बीमा-योग्य ब्याज रूप में एनआरएनए जमा सहित, पर विचार किया है।	
	<b>क्षमता उपयोगिता</b>	
(i).	टर्मिनल की क्षमता निम्नलिखित तीन कारकों पर निर्भर है: (क). स्टेकयार्ड क्षमता (ख). बर्थ क्षमता (ग). कार्गो प्रहस्तन उपस्कर	
(ii).	बर्थ सं. 12 में 10,000 वर्ग मी0 कार्गो के भंडारण के लिए उपलब्ध है। प्लॉट की अधिकतम वहन क्षमता 3 मीट्रिक टन प्रति वर्ग मी0 है। 10,000 वर्ग मी0 भंडारण क्षेत्र के 75 प्रतिशत पर विचार करते हुए, इष्टतम उपयोगिता, भंडारण के लिए 2.7 मीट्रिक टन प्रति वर्ग मी0 की औसत मात्रा और 12 टर्नओवर अनुपात, स्टेकयार्ड की क्षमता वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए 2.43 लाख मीट्रिक टन प्रतिवर्ष परिगणित की गई है।	बर्थ सं. 12 की वार्षिक कार्गो प्रहस्तन क्षमता सरकार द्वारा निर्धारित दिशा-निर्देशों के अनुसार केओपीटी द्वारा अनुमानित की गई है।  63,000 वर्ग मी0 भूमि के विकास के साथ, टीएमआईएलएल अधिक भंडारण क्षेत्र रखने की स्थिति में होगा कार्गो के एकत्रीकरण/रिक्तीकरण के लिए सुविधाएं होंगी।
(iii).	जब बर्थ अधिक कार्गो मात्राएं प्रहस्तन कर सकता है, कार्गो प्रहस्तन पूरी तरह से भंडारण सुविधाओं की उपलब्धता और आवश्यक उपस्करों पर निर्भर होता है। वर्ष 2002-03 से 2004-05 के दौरान, टीएमआईएलएल विभिन्न कार्गो प्रहस्तन उपकरणों को संस्थापित करने और बर्थ सं. 12 में भंडारण सुविधाएं विकसित करने की प्रक्रिया में था जोकि मार्च, 2005 माह के दौरान पूरी हुई थी।	
(iv).	हालांकि टीएमआईएलएल ने उक्त तीन वर्षों के दौरान 6 से 7 लाख टन प्रतिवर्ष कार्गो मात्राएं प्रहस्तित की थीं, लेकिन इसे वास्तविक क्षमता नहीं माना जा सकता क्योंकि ज्यादातर मात्राएं बर्थ सं. 12 के बाहर ग्राहक के प्लॉटों में स्टेकिंग द्वारा और किराये पर लिए गए उपस्करों को तैनात करते हुए प्रहस्तित की गई थी। स्टेकिंग क्षेत्र ग्राहक को आबंटित नहीं किया गया है, इसलिए टीएमआईएलएल को उक्त मात्राएं आउटसोर्स किए गए उपस्करों से भी प्रहस्तित नहीं करनी चाहिए थी। चूंकि उक्त तीन वर्षों के लिए प्रहस्तित कार्गो स्टेकयार्ड की परिकलित क्षमता से अधिक है, इस कारक को शामिल करते हुए कि टीएमआईएलएल के पास पर्याप्त प्रहस्तन उपस्कर और भंडारण सुविधाएं नहीं थीं, इसलिए टीएमआईएलएल ने वर्ष 2002-03 से 2004-05 के दौरान क्षमता उपयोगिता के लेखा पर कोई समायोजन नहीं किया जाए।	
	<b>वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए ब्याज लागत</b>	
(i).	टीएमआईएलएल ने वर्ष 2005-06 के दौरान बर्थ सं. 12 के लिए हारबर मोबाइल क्रेन की खरीद के लिए ऋण लिया था। टीएमआईएलएल ने ₹0 0.38 करोड़ का कुल ब्याज प्रोद्भूत किया था।	_____
(ii).	₹0 20 लाख का अंतर लागत विवरण में दी गई लागत का अंतर है और लागत पृथक्कृत लेखों में प्रकट होती है। लागत विवरण में ब्याज व्यय के रूप में नहीं दिया गया है और इसे लागत विवरण में शामिल नहीं किया गया था। अंतर आना निश्चित है।	_____
(iii).	वर्ष 2005-06 के लागत विवरण में यथा निर्दिष्ट कुल प्रचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त) ₹0 1397 लाख है। इसे पृथक्कृत वार्षिक लेखों से परिकलित किया गया है।	_____

7. इस संदर्भित मामले में संयुक्त सुनवाई 1 मार्च, 2008 को केओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। टीएमआईएलएल और केओपीटी ने निम्नलिखित निवेदन किए थे:

**टीएम इंटरनेशनल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल)**

- (i). कुछ आय ऐसी गतिविधियों में जोड़ी गई है जिनका हम निष्पादन नहीं करते हैं। इसलिए, कल्पित आय हटाई जानी चाहिए।
- (ii). हम केओपीटी को वर्ष 2002-03 से रॉयल्टी अदा कर रहे हैं। यह भुगतान वर्ष 2004-05 तक लागत के रूप में स्वीकृत की जानी चाहिए।
- (iii). 9000 वर्ग मी० की अतिरिक्त भूमि एचडीसी से अक्टूबर, 2007 में पट्टे पर ली गई थी। कृपया पट्टा किरायों के लेखा में केओपीटी को किया गया प्रतिभूति जमा विविध देनदार का हिस्सा होना चाहिए।
- (iv). ऋण का कल्पित विचार : वर्ष 2005 तक स्वीकृत किए जाने वाले प्रतिलाभ के विनियमन के लिए इक्विटी स्थिति की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है।
- (v). टर्मिनल की क्षमता इसके पूरी तरह से सुसज्जित होने के पश्चात् ही इष्टतम स्तर पर पहुंची थी। टीएमपी को प्रचालन के प्रथम वर्ष से प्रतिलाभ विनियमित करने के लिए अधिकतम क्षमता पर विचार नहीं करना चाहिए।
- (vi). उपस्कर की चालन लागत में टीएमपी द्वारा किए गए संशोधन की बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित उपस्कर विवरण में बदलाव के आलोक में समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है।
- (vii). पूर्व अधिशेष अवधि को संपूर्ण परियोजना अवधि में समायोजित किया जाना चाहिए। इससे प्रशुल्क में काफी उतार-चढ़ाव रूकेंगे।
- (viii). पूर्व अवधि अधिशेष पूर्व उपयोक्ताओं द्वारा भुगतान किए गए अधिक प्रमारों से लिया जा सकता है। प्रशुल्क कटौती का लाभ, ऐसे पूर्व अधिशेष के लेखांकन के कारण, तत्काल भावी उपयोक्ताओं को देने का कोई अधिक्य नहीं है। हम पूर्व अधिशेष संबद्ध उपयोक्ताओं को वापस करने के लिए सहमत हैं।
- (ix). यदि पूंजी ढाँचे में कल्पित ऋण घटक को भी प्रतिलाभ से कम स्वीकृत किया जाता है तो भी यह ऋण की वास्तविक लागत पर नहीं दिया जाना चाहिए। टीएमपी को ऐसे तत्व पर प्रतिलाभ उस समय प्रचलित पीएलआर जोकि लगभग 10.5 प्रतिशत प्रतिवर्ष थी, पर स्वीकृत करना चाहिए।

**कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी)**

- (i). केओपीटी के दरमानों के अनुसार टीएमआईएलएल द्वारा एकत्रित 10 प्रतिशत अधिभार उनके द्वारा केओपीटी को वापस किया जाना चाहिए।
- (ii). हम विस्तृत टिप्पणियां दे चुके हैं। कृपया विचार करें।
- (iii). केओपीटी को 10 प्रतिशत अधिभार वापस करने के लिए हम टीएमआईएलएल पर दबाव नहीं डाल सकते हैं। वसूली, जैसे अन्य प्रभार, गलत पहचान के अधीन अनाधिकृत रूप से की गई वसूली हो। परंतु, केओपीटी ने प्रासंगिक अवधि के लिए इस लेखा पर अंतर्प्रवाह स्वीकार किया है। इसलिए, टीएमआईएलएल द्वारा यह राशि वापस नहीं किए जाने के कारण केओपीटी को होने वाला नुकसान केओपीटी के लिए प्रशुल्क निर्धारित/संशोधित करते समय ध्यान में रखा जाना चाहिए।
- (iv). सामान्यतः, एक टर्मिनल से अपेक्षा की जाती है कि सेवाओं का एक मानक पैकेज उपलब्ध करवाए। यदि टीएमआईएलएल दावा करता है कि कुछ कार्गो के मामले में उसने कुछ प्रचालन नहीं किए हैं, तब उन्हें दस्तावेजी साक्ष्य के साथ अपने दावे को प्रमाणित करना चाहिए।
- (v). टर्मिनल की अभिकल्पित क्षमता के संदर्भ में, टीएमआईएलएल को यह दर्शाते हुए क्षमता की क्रमिक वृद्धि के बारे में अपना तर्क प्रमाणित करना चाहिए कि क्षमता के सृजन में उसके द्वारा किया गया निवेश भी चरणबद्ध तरीके से है।
- (vi). आदर्शतः, पूर्व अवधि अधिशेष संबद्ध पक्षों को वापस किया जाना चाहिए। यह व्यावहारिक लेखांकन और बिलिंग समस्याओं से परिपूर्ण हो सकता है। पूर्व अधिशेष का संपूर्ण परियोजना अवधि में किस्तों में समायोजन के बारे में यदि टीएमआईएलएल का तर्क है तो उन्हें अपरिशोधित राशि पर ब्याज अदा करने के लिए अवश्य सहमत होना चाहिए। हमारा मानना है कि पूर्व अधिशेष प्रोद्भूत ब्याज के साथ मूल्यांकित होना चाहिए। किसी प्रचालक द्वारा की गई अधिक वसूली उसकी भविष्य गतिविधियों के लिए ब्याज-मुक्त निधियों का स्रोत नहीं हो सकता।

8. कार्यवाहियों के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:



- (i). सरकार द्वारा मार्च, 2005 में जारी किए गए संशोधित दिशा-निर्देशों का खंड 3.3.1 इस प्राधिकरण को अधिकार प्रदान करता है कि प्रासंगिक कार्यवाहियों में सुविचारित अभिलेखों के आलोक में प्रकट सीमित त्रुटियों वाले किसी प्रशुल्क आदेश की समीक्षा के लिए आवेदन पर विचार करे, बशर्ते ऐसा आवेदन शासकीय राजपत्र में अधिसूचना के 30 दिनों के भीतर दाखिल किया गया हो। वर्तमान मामले में आवेदन आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना के 30 दिनों के भीतर दाखिल किया गया था। इसके अलावा, यह प्राधिकरण रिट याचिका सं. 2007 का 24493 (डब्ल्यू) में पारित माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय के निदेशों द्वारा बाध्य है जिसमें इस प्राधिकरण को निदेश दिया गया है कि टीएमआईएलएल द्वारा दाखिल पुनर्विचार आवेदन दिनांक 5 नवम्बर, 2007 का निपटान किया जाए।
- (ii). विभिन्न बिन्दु जिनपर टीएमआईएलएल ने पूर्ववर्ती आदेश की समीक्षा करने की माँग की है, टीएमआईएलएल और केओपीटी द्वारा भेजी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों पर विधिवत् विचार करते हुए नीचे विश्लेषित किए गए हैं:

#### I. उर्वरकों का तट प्रहस्तन

अक्टूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xxii) (क)]

- (i). टीएमआईएलएल ने उर्वरक के मामले में लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग प्रचालन के लेखा पर आय अनुमानित नहीं की है, जबकि इसने अपने प्रस्तावित दरमान में विशिष्ट प्रशुल्क मद निर्धारित की है। वर्तमान में टीएमआईएलएल द्वारा प्रभार्य बताई गई रू० 40 प्रति मी० आय अनुमानित और आय अनुमानन में शामिल की गई है।
- (ii). इसी प्रकार, उर्वरक के परिवहन लेखा पर आय, जिसके लिए विशिष्ट दर प्रस्तावित की गई है, भी आय अनुमानन में शामिल की गई है।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए रू० 6.86 करोड़ की राशि उर्वरकों की लदाई, परिवहन और ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण के लेखा में जोड़ी गई है। टीएमआईएलएल उर्वरकों के लिए उपर्युक्त गतिविधियां नहीं चलाता है क्योंकि ग्राहक हुक प्वाइंट से सुपुर्दगी लेता है। इसलिए, इस लेखा पर आय में परिवर्धन गलत प्रतीत होता है।

#### विश्लेषण

टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के प्रत्येक वर्ष के लिए क्रमशः 2.50 लाख टन उर्वरकों का यातायात अनुमानित किया था। इसने उर्वरकों की लदाई/परिवहन और ऑन-बोर्ड प्रभारों के लिए दरें भी प्रस्तावित की थीं। टीएमआईएलएल का यह निर्णय कि वह इन गतिविधियों को नहीं चलाएगा, पूर्ववर्ती प्रासंगिक कार्यवाहियों के दौरान नहीं बताया गया था। इसलिए, इस प्राधिकरण ने मान लिया था कि टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 में उक्त सेवाएं प्रदान करेगा। तदनुसार, उक्त सेवाएं प्रदान करने के लेखा पर आय वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए क्रमशः रू० 187.50 लाख, रू० 187.50 लाख और रू० 197.37 लाख अनुमानित की गई थी और प्रशुल्क के निर्धारण में विचार किया गया था। टीएमआईएलएल द्वारा दावाकृत राशि रू० 6.86 करोड़ को अलग नहीं किया जा सकता क्योंकि रू० 5.72 करोड़ केवल आय अनुमानों में शामिल उर्वरक प्रहस्तन से होने वाली अतिरिक्त आय से संबंधित है। शेष राशि रू० 1.14 करोड़ इस्पात तथा लौह अयस्क प्रहस्तन से आय संबंधी टीएमआईएलएल के अनुमानों में त्रुटियों के शोधन के कारण आय में जोड़ी गई थी।

अब, टीएमआईएलएल ने स्पष्ट किया है कि वह पोत से कार्गो की उतराई के अलावा कोई अन्य गतिविधि नहीं चलाएगा। टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किया गया टाटा केमिकल्स लिमिटेड (टीसीएल) का दस्तावेज भी प्रमाणित करता है कि टीसीएल पोत के गियरों द्वारा उतारे गए अपने बल्क कार्गो की सीधे सुपुर्दगी लेता है और कि टीएमआईएलएल ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण और किसी भी प्रकार के तट प्रहस्तन की सेवाएं प्रदान नहीं करता है। टीएमआईएलएल द्वारा स्पष्ट की गई स्थिति के मददेनजर, रू० 5.72 करोड़ की अनुमानित आय को पहले उर्वरकों की लदाई और परिवहन के लेखा में शामिल करना एक त्रुटि है जिसे कुल आय अनुमानन में इस राशि को अलग कर सही किया जाना चाहिए। परिणामस्वरूप, दरमान में निर्धारित तदनुसारी सेवाओं के लिए दरें हटा दी गई हैं क्योंकि इसे उस सेवा के प्रशुल्क के रूप में बनाए रखने का कोई प्रयोजन नहीं है जिसे निकट भविष्य में प्रदान किए जाने की कोई संभावना नहीं है।

II. कंटेनर प्रहस्तन आयअक्टूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xxi) (क)]

कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण से आय टीएमआईएलएल द्वारा अनुमानित नहीं की गई है जबकि टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित दरमान में ₹ 280 प्रति टीईयू की वर्तमान दर अंगीकृत की है। ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रमारों के लेखा पर वर्ष 2007-08 से 2009-10 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 1.25 लाख की आय अनुमानित की गई है और ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रमारों के लेखा पर शामिल की गई है।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

कंटेनर प्रहस्तन से आय प्रक्षेपणों को ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रमारों के लेखा पर लगभग ₹ 3 लाख की राशि वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए बढ़ाए गए हैं। तदनुसूची व्ययों पर भी विचार किया जाना चाहिए। आय शक्ति का 80 प्रतिशत इस लेखा पर व्यय के रूप में माना जाना चाहिए।

विरलेक्षण

टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के प्रत्येक वर्ष के लिए 580 टीईयू पर कंटेनर यातायात अनुमानित किया था। इसने कंटेनर के ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण के लिए ₹ 250 प्रति टीईयू की दर भी प्रस्तावित की थी। तदनुसार, आय ₹ 1.25 लाख प्रति वर्ष अनुमानित की गई थी।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में उल्लिखित वर्ष 2007-08 से 2009-10 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 3 लाख की अतिरिक्त आय टीएमआईएलएल द्वारा कथा अनुमोदित कंटेनर प्रहस्तन आय के बीच वास्तव में अंतर है इसे इस प्राधिकरण द्वारा अपने पूर्ववर्ती आदेश में सुविचारित किया गया था। संशोधित अनुमोदित आय में, ₹ 1.25 लाख प्रति वर्ष की वृद्धि ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रमारों के कारण है और शेष टीएमआईएलएल द्वारा प्रेषित अनुमानों में त्रुटियों के कारण था जोकि केओपीटी के (तत्कालीन) प्रचलित दरमानों की पुष्टि नहीं करते थे।

जब कंटेनर प्रहस्तन के लिए ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण से आय आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 में आय के अनुमान में स्वीकार की गई है, तदनुसूची व्यय, टीएमआईएलएल द्वारा सही उल्लिखित, सुविचारित नहीं किए गए थे जिसे शक्ति दिए जाने की आवश्यकता है।

ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण सेवा प्रदान करने से संबंधित वास्तविक लागत आंकड़े टीएमआईएलएल द्वारा नहीं भेजे गए हैं क्योंकि उसने अभी तक कंटेनरों का प्रहस्तन नहीं किया है। इसलिए, यह प्राधिकरण तदनुसूची व्ययों के अनुमानन के लिए टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तावित ₹ 280 प्रति टीईयू तदर्थ आधार पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है। तथापि, ऐसा टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण सेवा से संबंधित प्रति टीईयू वास्तविक लागत से सत्यापन पर किया जाएगा। यदि वास्तविक व्यय में कोई भिन्नता पाई जाती है तो इसके अनुमानों को स्वीकार करने के कारण टीएमआईएलएल को हुआ लाभ प्रशुल्क की अगली समीक्षा में पूरी तरह से सेट ऑफ किया जाएगा।

इस प्राधिकरण ने टीएमआईएलएल द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन पर केओपीटी द्वारा आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 के अनुच्छेद सं. 13 (xxi) (ग) द्वारा उठाई गई आपत्ति का निपटान कर दिया है। यह दोहराया जाता है कि टीएमआईएलएल द्वारा कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क का निर्धारण प्रचालक को कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क का निर्धारण प्रचालक को कंटेनरों के प्रहस्तन का अधिकार होने के दावे का इस प्राधिकरण द्वारा समर्थन रूप में कृतान्वय नहीं माना जाना चाहिए। यह लाइसेंसदाता और लाइसेंसधारक पर है कि वे अपने बीच के इस मुद्दे को हल करें।

III. रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारीअक्टूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (x) (क)]

उन बीओटी मामलों में जहां बोली प्रक्रिया 23 जुलाई, 2003 से पहले पूरी हो गई थी, प्रशुल्क परिकलन प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत रूप में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी में इस प्रकार से लिया जाएगा कि इसे लेखा में नहीं लिए जाने पर रॉयल्टी/राजस्व हिस्से के लेखा पर प्रचालक को होने की संभावना से बचा जा सके, परंतु संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 में यथा विनिर्दिष्ट, अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित न्यूनतम राशि। टीएमआईएलएल के मामले में लागत रूप में रॉयल्टी की स्वीकार्यता वर्ष 2005-06 से इस दिशा-निर्देश द्वारा शासित है जैसे संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश 31 मार्च, 2005 को लागू हुए हैं; और रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के कार्यान्वयन से पहले प्रचलित नीति के अनुसार वर्ष 2005-06 से पहले के वर्षों के लिए पार करना नहीं माना जाएगा। इसलिए, वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए राजस्व हिस्सेदारी भुगतान लागत रूप में नहीं माने गए हैं।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

चूंकि लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर जुलाई, 2003 से बहुत पहले हो गए थे, इसलिए रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी को वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए भी स्वीकार्य व्यय की एक मद के रूप में सुविचारित किए जाने की आवश्यकता है। चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटीएल) के मामले (सं. टीएमपी/73/2003-सीएचपीटी दिनांक 27-11-2003) और न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी) के मामले (सं. टीएमपी/15/2005-एनएसआईसीटी, दिनांक 7-3-2006) में 100 प्रतिशत रॉयल्टी भुगतान स्वीकार्य व्ययों के रूप में स्वीकार किए गए हैं।

प्रशुल्क पर निर्णय लेते समय वर्ष 2002-03 से 2006-07 और छमाही अप्रैल-सितम्बर, 2007 के अधिशेषों को समायोजित किया गया है। इसके मद्देनजर, टीएमआईएलएल के पास केवल इन वर्षों के लिए नियोजित इक्विटी/पूंजी पर प्रतिलाभ के समकक्ष रह जाती है। जोकि उन वर्षों के लिए भुगतान किए गए रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी से बहुत कम है। चूंकि रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी वास्तव में देय है और भुगतान की गई है, इसलिए उन वर्षों के लिए बर्थ सं. 12 के प्रचालनों से वास्तव में नुकसान ही होगा। अतः रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए भी लागत की स्वीकार्य मद के रूप में सुविचारित किया जाए।

#### विश्लेषण

- (i). इस प्राधिकरण द्वारा वर्ष 2005 में की गई एनएसआईसीटी के प्रशुल्क की समीक्षा की कार्यवाही अपनी ओर से की गई समीक्षा थी। इसलिए, संपूर्ण रॉयल्टी को व्यय रूप में स्वीकार करने के आदेश वर्ष 2000 में अंगीकृत दृष्टिकोण का ही वर्ष 2000-01 से 2004-05 के लिए अनुसरण किया गया था।
- (ii). सीसीटीएल पर प्रशुल्क के प्रारंभिक निर्धारण के समय, इस प्राधिकरण ने सीसीटीएल द्वारा चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) को देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्रशुल्क के निर्धारण के लिए लागत की मद के रूप में स्वीकृति प्रदान नहीं की थी। प्रारंभिक आदेश के विरुद्ध सीसीटीएल द्वारा दाखिल अनुवर्ती पुनर्विचार आवेदन का निपटान करते समय इस प्राधिकरण द्वारा इसी निर्णय को दोहराया गया था। तथापि, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन 7 नवम्बर, 2003 को भारत सरकार द्वारा जारी किए गए नीति निदेश के अनुपालन में राजस्व हिस्सेदारी का भाग लागत रूप में अंततः स्वीकृत किया गया था।

रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी के संदर्भ में सीसीटीएल और एनएसआईसीटी की स्थिति का भिन्न-भिन्न तथ्य है।

अन्य निजी टर्मिनलों के मामले में, तत्कालीन प्रचलित नीति के अनुसार वर्ष 2005-06 से पहले के वर्षों के लिए रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी पार करना रूप में स्वीकार नहीं की गई थी। चूंकि कोई त्रुटि स्थापित नहीं हुई है, इसलिए इस संबंध में आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 पर पुनर्विचार का कोई मामला नहीं है।

#### IV. उपस्कर चालन लागत अक्टूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13(xxiii) (घ)]

- (i). टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 के लिए ₹ 140.94 लाख की तेल और ल्यूबरिकेंट लागत का अनुमान लगाया है जोकि तत्संबंधी पिछले वर्षों पर 4.5 प्रतिशत की वृद्धि लागू करते हुए अनुवर्ती दो वर्षों के लिए प्रक्षेपित किया गया है। वर्ष 2007-08 के लिए ₹ 140.94 लाख की अनुमानित राशि की वर्ष 2006-07 के दौरान ₹ 55.44 लाख के वास्तविक व्यय से तुलना की जाती है, जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा बाद में जून, 2007 में संप्रेषित किया गया था, तो वर्ष 2007-08 में लगभग 154 प्रतिशत की तीव्र वृद्धि आती है।

वर्ष 2006-07 और 2007-08 के दौरान उपस्करों की कुल संख्या में किसी बदलाव के बारे में टीएमआईएलएल द्वारा नहीं बताया गया है। जब वर्ष 2007-08 के अनुमान के लिए विस्तृत परिकलन भेजा गया था तब इस संबंध में अनुरोध करने के बावजूद वर्ष 2006-07 के लिए ऐसा कोई परिकलन नहीं भेजा गया है। वर्ष 2006-07 के लिए परिकलन के अभाव में, वर्ष 2006-07 के वास्तविक की तुलना में वर्ष 2007-08 के अनुमान में तीव्र वृद्धि के कारण अतिनिश्चित नहीं किए जा सकते। इसलिए, प्रति टन कार्गो प्रहस्तन के लिए, डीजल और ल्यूबरिकेंट की औसत लागत वर्ष 2006-07 के लिए तेल और ल्यूबरिकेंट की वास्तविक लागत के आधार पर परिकलित की गई है। औसत ₹ 8.15 प्रति मेट्रिक टन परिगणित होती है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए तेल और ल्यूबरिकेंट लागत के अनुमानों पर पहुंचने के लिए तत्संबंधी पिछले वर्षों पर वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए 5.4 प्रतिशत प्रतिवर्ष का वृद्धि कारक लागू करने हुए इस दर में वृद्धि की गई है।

- (ii). प्रचालक द्वारा बाद में जून, 2007 में प्रतिवेदित वर्ष 2006-07 के लिए ₹ 27.55 लाख के वास्तविक व्यय के विपरीत उपस्करों की मरम्मतों और अनुसंधान लागत के लिए प्रचालक ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए क्रमशः राशि ₹ 96.50 लाख, ₹ 130.84 लाख और ₹ 110.38 लाख का अनुमान लगाया है। वर्ष 2007-08 के लिए अनुमान में तीव्र वृद्धि विभिन्न मशीनों की उपस्कर वारंटी की समाप्ति और मशीनों के लिए महंगे पुर्जों के कारण है। इस सामान्य विवरण के साथ कोई दस्तावेजी सत्य अथवा लागत छोटे नहीं लगाए गए हैं। इसलिए, वर्ष 2006-07 के लिए ₹ 27.55 लाख के वास्तविक व्यय को आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमान पर 5.4 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए अनुमान संशोधित किए गए हैं।

- (iii). पतन परमिट और पथ कर के मामले में, प्रचालक द्वारा जून, 2007 में संशोधित वर्ष 2006-07 में ₹ 4.50 लाख के वास्तविक व्ययों के विपरीत वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 8.87 लाख की राशि का अनुमान लगाया गया है। वर्ष 2006-07 के वास्तविक व्यय को आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्षों पर 5.4 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के अनुमान संशोधित किए गए हैं।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

वर्ष 2007-08 से आगे के लिए, तेल और ल्यूबरिकेंट की प्रक्षेपित लागत वर्ष 2006-07 के लिए औसत प्रति टन लागत के आधार पर संशोधित की गई है। वर्ष 2006-07 के दौरान, टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 में किसी चूनापत्थर अथवा लौह अयस्क का प्रहस्तन नहीं किया था। कंपनी की नीति के अनुसार और लेखापरीक्षकों द्वारा यथा स्वीकृत, लोडरों (बल्क प्रहस्तन उपस्करों) संबंधी उपस्करों की लागत बर्थ सं. 12 कभी भी सुविचारित नहीं की गई थी।

टीएमआईएलएल ने बर्थ सं. 12 में वर्ष 2007-08 से आगे बल्क कार्गो (चूनापत्थर और लौह अयस्क) प्रक्षेपित किया है और इन कार्गो को अपने उपस्करों से प्रहस्तन की योजना बनाई है। इसलिए, लोडरों के मामले में तेल और ल्यूबरिकेंट की लागत, मरम्मत और अनुसंधान तथा उपस्कर पंजीकरण लागत वर्ष 2007-08 से बर्थ सं. 12 प्रचालकों के लिए खर्च की जाएगी। इसलिए, नए खरीदे गए उपस्करों की वारंटियों की समाप्ति के कारणों के अलावा समस्त उपस्कर लागत में पर्याप्त वृद्धि होगी।

इसलिए, बर्थ सं. 12 के लिए वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक लागत के आधार पर व्ययों में संशोधन करने और स्फीति के कारण केवल सामान्य वृद्धि से त्रुटिपरक परिणाम मिले हैं। इसने प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत किए गए विस्तृत परिकलन के आधार अनुमानित लागत स्वीकार करने का अनुरोध किया है।

#### विरलेषण

- (i). टीएमआईएलएल का दावा है कि तेल और ल्यूबरिकेंट के अनुमान स्फीति के कारण केवल सामान्य वृद्धि पर संशोधित किए गए हैं, सही नहीं हैं। तेल और ल्यूबरिकेंट लागत के अनुमान टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए अनुमानों से विपक्षित होकर वर्ष 2006-07 के लिए वास्तविक इकाई लागत प्रति टन के आधार पर मांभी वर्षों के लिए परिगणित किए गए हैं। टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित यातायात में चूनापत्थर और लौह अयस्क का यातायात शामिल है। उक्त तीन वर्षों के लिए कुल अनुमानित तेल और ल्यूबरिकेंट लागत पर टीएमआईएलएल द्वारा प्रक्षेपित संपूर्ण यातायात पर वार्षिक वृद्धि के साथ इकाई लागत लागू करते हुए पहुंचा गया था।
- (ii). टीएमआईएलएल ने वर्ष 2006-07 के लिए ₹ 55.44 लाख के वास्तविक की तुलना में, तेल और ल्यूबरिकेंट लागत के लिए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए क्रमशः ₹ 140.94 लाख, ₹ 147.29 लाख और ₹ 153.91 लाख का अनुमान लगाया है। वास्तविक लागत की तुलना में अनुमानित लागत में तीव्र वृद्धि यदि बल्क कार्गो के प्रहस्तन के

लिए लोडरों के इस्तेमाल में वृद्धि के कारण है तो उक्त तीन वर्षों के दौरान प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित बल्क कार्गो के संदर्भ में इसे स्पष्ट किए जाने के लिए अनुमानित बल्क कार्गो के संदर्भ में इसे स्पष्ट किया जाना चाहिए और तैनात किए जाने के लिए परिकल्पित उपस्कर के भिन्न सैट के कारण प्रहस्तन की लागत में जरूरी समायोजन करना होगा। ऐसी परिगणना हमें उपलब्ध नहीं करवाई गई है। केओपीटी ने भी प्रक्षेपित लागत को न्यायोचित ठहराने की जरूरत के बारे में अपनी टिप्पणियों में विस्तृत विश्लेषण भेजते हुए उल्लेख किया है। टीएमआईएलएल का सामान्य विवरण कि फोर्क लिफ्टर्स और लोडरों की चालन लागत में अंतर है, टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए तेल और ल्यूबरिकेंट लागत के अनुमानों को वैध ठहराने में मदद नहीं करता है।

- (iii). टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए तेल और ल्यूबरिकेंट लागत के अनुमानन के लिए अपने द्वारा भेजी गई परिगणनाओं के बारे में उल्लेख किया है। ये अनुमान ईंधन की प्रति घंटा उपभोग, प्रचालन के घंटों की संख्या और ईंधन लागत जैसे मानदंडों पर आधारित हैं। टीएमआईएलएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 15 जून, 2007 द्वारा भेजे गए वर्ष 2006-07 के लिए उपस्कर-वार वास्तविक तेल और ल्यूबरिकेंट लागत से इस प्राधिकरण के समक्ष पूर्ववर्ती कार्यवाहियों के दौरान इस संबंध में इस प्राधिकरण द्वारा प्रश्न उठाए जाने के बावजूद सुविचारित संबद्ध मानक प्रकट नहीं हुए थे। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए परिगणनाओं को वैध ठहराने के लिए अभी तक भी हमें वर्ष 2006-07 के ऐसे ब्योरे उपलब्ध नहीं करवाए गए हैं। ऐसी स्थिति में, तेल और ल्यूबरिकेंट लागत के अनुमानों की समीक्षा के लिए कोई मामला नहीं है, क्योंकि टीएमआईएलएल ने इस लेखा पर कोई त्रुटि स्थापित नहीं की है।

- (iv). वर्ष 2006-07 के लिए ₹ 6.15 प्रति टन की वास्तविक तेल और ल्यूबरिकेंट इकाई लागत ₹ 55.44 लाख की कुल वास्तविक तेल और ल्यूबरिकेंट लागत तथा 9,00,459 टनों के वास्तविक यातायात के आधार पर परिगणित की गई थी। वर्ष 2006-07 के लिए 9,00,459 टन के कुल वास्तविक यातायात में 2,70,000 टन का वास्तविक उर्वरक यातायात शामिल है। टीएमआईएलएल ने पुष्टि की है कि वह उर्वरक कार्गो की लदाई, परिवहन और ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण की गतिविधियां नहीं चलाता है और संबद्ध उपयुक्ता इस कार्गो की सीधे सुपुर्दगी लेता है। ऐसी स्थिति में, उर्वरक कार्गो पर तेल और ल्यूबरिकेंट लागत संबंधी व्यय नहीं लगता है। उस मामले में, वर्ष 2006-07 के लिए प्रति इकाई वास्तविक तेल और ल्यूबरिकेंट लागत की पुनः परिगणना किए जाने की जरूरत है। कुल तेल और ल्यूबरिकेंट लागत ₹ 55.44 लाख और वास्तविक कुल यातायात 8,30,459 टन (उर्वरक यातायात अतिरिक्त) पर विचार करने पर पुनः परिगणित आंकड़ा ₹ 8.79 प्रति मीट्रो आएगा। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए तेल और ल्यूबरिकेंट लागत का अनुमान लगाने के लिए ₹ 8.79 प्रति टन की इकाई दर आधार दर के रूप में, 5.40 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि कारण के साथ, सुविचारित की गई है। इस प्रकार, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए तेल और ल्यूबरिकेंट लागत का संशोधित अनुमान क्रमशः ₹ 60.19 लाख, ₹ 68.32 लाख और ₹ 75.82 लाख होता है, नीचे दर्शाई गई तालिका के अनुसार:

विवरण	वास्तविक	अनुमान		
		2007-08	2008-09	2009-10
कुल यातायात टनों में	900459	900000	950000	1000000
घटाए: उर्वरक यातायात टनों में	270000	250000	250000	263158
शेष	630459	650000	700000	736842
दर प्रति टन (रुपयों में)	8.79	9.26	9.76	10.29
राशि लाख रुपयों में (पूर्णांकित)	55.44	60.19	68.32	75.82

#### V. प्लॉट किराया

अक्तूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xxiii) (च) और (xiii) (क)]

- (i). टीएमआईएलएल को बर्थ सं. 12 के पीछे ढके हुए स्थान सहित 14,000 वर्ग मी० बैक अप क्षेत्र आबंटित किया गया है। कार्गो के भंडारण के लिए उपलब्ध वास्तविक क्षेत्र 10,000 वर्ग मी० से अधिक नहीं है। टीएमआईएलएल को अतिरिक्त 54,000 वर्ग मी० भूमि पट्टे पर आबंटित की गई है जिसका पट्टा जनवरी, 2032 में समाप्त होगा। टीएमआईएलएल ने बताया था कि अतिरिक्त 9000 वर्ग मी० अनावृत भूमि आबंटित की जा रही है जिसके लिए उसने जनवरी, 2007 में आवेदन किया था। तथापि, इसने यह नहीं दर्शाया है कि क्या और कब अतिरिक्त 9000 वर्ग मी० टीएमआईएलएल को आबंटित किया जाएगा। वर्तमान में, टीएमआईएलएल के पास कुल क्षेत्र 64000 वर्ग मी० उपलब्ध है।

टीएमआईएलएल ने स्पष्ट किया है कि रेलवे साइडिंग और कार्गो के भंडारण के लिए ढका हुआ भांडागार सुविधा उपलब्ध करवाने के लिए उसने 19,000 वर्ग मी० क्षेत्र विकसित करने की योजना बनाई है। इसलिए, 45,000 वर्ग मी० क्षेत्र कार्गो के भंडारण के लिए वर्तमान में उपलब्ध है। कार्गो के भंडारण के लिए प्लॉट के आबंटन से उत्पन्न आय

अनुमान दर्शाता है कि उनके हुए स्थान सहित 32,100, 44,100 और 44,100 वर्ग मी० भूमि क्षेत्र वर्ष 2007-08 से 2009-10 तीन वर्षों की अवधि के दौरान उपयोगिताओं को आबंटित किए जाने का प्रस्ताव है। लाइसेंस करार अतिरिक्त भूखंडों/उपयोगिताओं आदि के आबंटन के बारे में सामान्य प्रावधान सहित 14,000 वर्ग मी० भूमि का प्रारंभिक आबंटन के लिए दिया गया है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित प्लॉट किराया आय क्या प्रेषित स्वीकृत की गई है। अगली समीक्षा के समय, यदि यह पाया जाएगा कि वास्तविक आय अब सुविचारित अनुमानों से बहुत अधिक भिन्न है तो अतिरिक्त प्रोद्भूत भावी प्रशुल्क से पूरी तरह सेट ऑफ किया जाएगा।

- (ii). उसके द्वारा मई, 2007 में क्या प्रतिवेदित 9000 वर्ग मी० अतिरिक्त भूखंड केओपीटी द्वारा अभी आबंटित किया जाना है। टीएमआईएलएल ने दावा किया है कि उसने 9000 वर्ग मी० भूमि से होने वाली किराया आय पर विचार किया है। अनुमानित किसानों आय में इस 9000 वर्ग मी० भूमि शामिल नहीं देखी गई है। अतः 9000 वर्ग मी० की अतिरिक्त भूमि पर अनुमानित पट्टा किसानों व्यय राशि लगभग ₹ 16 लाख प्रति वर्ष पर विचार नहीं किया जाएगा।
- (iii). वर्ष 2007-08 के दौरान परिकल्पित ₹ 1953 लाख का अतिरिक्त निवेश भूमि विकास और अन्य संबंधित कार्य के लिए है और 9000 वर्ग मी० के प्रस्तावित आबंटन के बिना-वापसी बिना-समायोजनीय (एनआरएनए) जमा ₹ 30.07 लाख शामिल है। 9000 वर्ग मी० के लिए एनआरएनए के रूप में ₹ 30.07 लाख के प्रस्तावित निवेश पर विचार नहीं किया है क्योंकि 9000 वर्ग मी० भूमि अभी आबंटित की जानी है।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करने के समय, पत्र दिनांक 14 फरवरी, 2007 के पैरा 8 में यह उल्लेख किया गया था कि बर्थ सं. 12 में अवसंरचना सुविधाओं के प्रस्तावित विकास में रेलवे साइडिंग और 63000 वर्ग मी० भूमि पर भंडारण यार्ड का विकास शामिल है। इस क्षेत्र में से, 54,000 वर्ग मी० पहले ही लिया जा चुका है। शेष क्षेत्र 9000 वर्ग मी० 19 सितम्बर, 2007 को आबंटित किया गया था और एनआरएनए प्रीमियम के भुगतान और प्रतिभूति जमा के पश्चात् 12 अक्टूबर, 2007 को कब्जा लिया गया था। इसलिए, 9000 वर्ग मी० के पट्टा किराये पर व्यय का अस्वीकार किया जाना गलत निर्णय था। इस लागत पर विचार किए जाने की जरूरत है और आरओसीई के लिए नियमित पूंजी में इस भूमि के लिए एनआरएनए भुगतान शामिल होना चाहिए।

9,000 वर्ग मी० भूमि हल्दिया पत्तन में अवसंरचना का विकास करने के लिए परियोजना का एक हिस्सा है और इसे अलग से नहीं माना जाना चाहिए। 63,000 वर्ग मी० के प्लॉट में से, जिसमें 9,000 वर्ग मी० क्षेत्र शामिल है, 44,000 वर्ग मी० से किराया आय इस प्रस्ताव में सुविचारित की गई थी। केवल 44,000 वर्ग मी० वास्तविक भंडारण के लिए उपलब्ध करवाया जाएगा, शेष रेलवे साइडिंग, सड़कों, ड्रेनेज, उपयोगिताओं आदि के लिए उपयोग की जा रही है।

#### विश्लेषण

- (i). टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी से अतिरिक्त 9000 वर्ग मी० भूमि का कब्जा लेने संबंधी तथ्य अक्टूबर, 2007 में मामले को अंतिम रूप देने से पहले इस प्राधिकरण की जानकारी में नहीं लाया गया था जिसे आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 में स्थान दिया जाता। संयोगवश, 9000 वर्ग मी० भूमि का अतिरिक्त क्षेत्र भी टीएमआईएलएल द्वारा 12 अक्टूबर, 2007 को प्राप्त किया गया था। इस प्राधिकरण के समक्ष मुद्दा 9000 वर्ग मी० की अतिरिक्त भूमि पर अनुमानित पट्टा किराया व्यय राशि लगभग ₹ 16 लाख प्रतिवर्ष की स्वीकार्यता और 9000 वर्ग मी० की अतिरिक्त भूमि के आबंटन के लिए टीएमआईएलएल द्वारा केओपीटी के पास जमा करवाई गई बिना-वापसीयोग्य बिना-समायोजनीय (एनआरएनए) रूप में ₹ 30.07 लाख के निवेश की स्वीकार्यता है।
- (ii). टीएमआईएलएल को 63,000 वर्ग मी० भूमि दो आबंटनों नामतः 54,000 वर्ग मी० और 9,000 वर्ग मी० में आबंटित की गई थी। टीएमआईएलएल द्वारा 63000 वर्ग मी० भूमि के उपयोग के लिए विस्तृत ब्रेक अप 38,619 वर्ग मी० का प्रभावी भंडारण क्षेत्र दर्शाता है। 24,381 वर्ग मी० का शेष क्षेत्र रेलवे साइडिंग और उस पर अन्य अनुषंगी सुविधाओं के सृजन के लिए उपयोग किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि केओपीटी ने टीएमआईएलएल को उसके द्वारा आबंटित 63,000 वर्ग मी० के उपयोग की योजना का समर्थन किया है।
- (iii). लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर करने के समय टीएमआईएलएल को प्रारंभ में आबंटित 14,000 वर्ग मी० में से लगभग 10,000 वर्ग मी० के प्रभावी भंडारण क्षेत्र और पिछले अनुच्छेद में उल्लिखित 38,619 वर्ग मी० के प्रभावी भंडारण क्षेत्र पर विचार करते हुए, टीएमआईएलएल के पास लगभग 48,600 वर्ग मी० का प्रभावी भंडारण क्षेत्र है। टीएमआईएलएल ने कार्गो के निःशुल्क भंडारण के लिए 4,500 वर्ग मी० का क्षेत्र छोड़ते हुए 44,100 वर्ग मी० से प्लॉट किराया आय का अनुमान लगाया था। चूंकि टीएमआईएलएल का दरमान कुछ घटकों के लिए निःशुल्क भंडारण अवधि प्रदान करता है, इसलिए ऐसे कार्गो के लिए भंडारण क्षेत्र बिल्कुल अपेक्षित है।



- (v). (क). टीएमआईएलएल ने संपूर्ण 63000 वर्ग मी० की अतिरिक्त भूमि को लेखा में लिया है जैसाकि ऊपर पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है। संपूर्ण अतिरिक्त भूमि के उपयोग की योजना का लाइसेंसदाता द्वारा समर्थन किया गया है। ऐसी स्थिति में, 9000 वर्ग मी० की अतिरिक्त भूमि के लिए टीएमआईएलएल द्वारा देय लाइसेंस शुल्क पार करना रूप में स्वीकृत किए जाने की आवश्यकता है।
- (ख). केओपीटी द्वारा यथा संप्रेषित, 9000 वर्ग मी० भूमि के लिए मासिक किराया, वार्षिक वृद्धि की शर्त पर, ₹ 1,25,280 टीएमआईएलएल द्वारा देय है। मासिक किराया ₹ 13.92 प्रति वर्ग मी० प्रति माह के हिसाब से परिगणित किया गया है।

लाइसेंस करार के खंड 5.3 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि लाइसेंसदाता (केओपीटी) द्वारा विनिर्दिष्ट निबंधन और शर्तों के अनुसार लाइसेंसधारक (टीएमआईएलएल) को अतिरिक्त भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क अदा करना अपेक्षित है। टीएमआईएलएल को अतिरिक्त 9000 वर्ग मी० के आबंटन के लिए पत्र दिनांक 19 सितम्बर, 2007 में शामिल निबंधन और शर्तों में, साथ ही साथ, 5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि विनिर्दिष्ट की गई है।

फरवरी/मार्च, 2004 में (तत्कालीन) जहाजरानी मंत्रालय (एमओएस) में भारत सरकार द्वारा जारी किए गए महापत्तनों के लिए भूमि नीति दिशा-निर्देशों में, जोकि एमओएस के पत्र सं. पीटी-17011/32/2000-पीटी दिनांक 10 फरवरी, 2005 द्वारा फरवरी, 2005 में केओपीटी पर लागू किए गए थे, विनिर्दिष्ट किया गया है कि दरमानों में 2 प्रतिशत प्रति वर्ष वृद्धि की जाएगी।

हल्दिया में केओपीटी के भूखंड और भवनों के आबंटन के लिए किराया अनुसूची में वर्तमान शर्तें और कोलकाता में भूमि के आबंटन के लिए प्रासंगिक दरमान उस सीमा तक संशोधन किया गया है कि ऐसी शर्तें इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश दिनांक 23 अगस्त, 2006 द्वारा सरकार द्वारा जारी किए गए भूमि नीति दिशा-निर्देशों से अस्थिर अथवा भिन्न हो। इससे पट्टा किराये में वार्षिक वृद्धि के संबंध में विशेष अनेकार्थकता को बढ़ावा मिलता है। जब शामिल मुद्दे का अलग-से विश्लेषण किया जाना है, 5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि, टीएमआईएलएल द्वारा यथा दावाकृत और केओपीटी द्वारा पुष्ट, पट्टा किरायों के अनुमानन के प्रयोजन के लिए सुविचारित किया गया है।

₹ 13.92 प्रति वर्ग मी० प्रति माह की दर लागू करते हुए और 5 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि पर विचार करते हुए, टीएमआईएलएल द्वारा देय पट्टा किराया वर्ष 2007-08 (दूसरी छमाही), 2008-09 और 2009-10 के लिए क्रमशः ₹ 7.52 लाख, ₹ 15.42 लाख और ₹ 16.20 लाख परिगणित किया गया है जिसपर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

- (ग). जैसाकि पत्तन द्वारा बताया गया है, टीएमआईएलएल ने केओपीटी को अक्टूबर, 2007 में 9000 वर्ग मी० भूमि के अतिरिक्त आबंटन के लिए एनआरएनए जमा के लिए ₹ 3006720 की राशि भुगतान की थी। इस राशि को पूंजीकृत किया गया है और अक्टूबर, 2007 से साढ़े 23 वर्षों की शेष लाइसेंस अवधि में बांटने जाने का प्रस्ताव किया है। तदनुसार, ₹ 0.64 लाख की राशि वर्ष 2007-08 की दूसरी छमाही के लिए बट्टा खाता रूप में और ₹ 1.28 लाख प्रत्येक शेष दो वर्षों के लिए सुविचारित किया गया है।

एनआरएनए जमा का अपरिशोधित शेष 16 प्रतिशत पर प्रतिलाभ स्वीकार करने के लिए विचार किया गया है और वर्ष 2007-08 (दूसरी छमाही) से 2009-10 के लिए क्रमशः ₹ 4.71 लाख, ₹ 4.5 लाख और ₹ 4.3 लाख का प्रतिलाभ स्वीकृत किया गया है।

## VI. बीमा

अक्टूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xi) (ग) (ii)]

वर्ष 2007-08 में ₹ 2237 लाख के प्रस्तावित पूंजी व्यय पर 1.50 प्रतिशत अनुमानित बीमा लागत के संदर्भ में, ऐसी परिसंपत्तियों पर बीमा लागत की स्थिति अभिनिश्चित करने के लिए प्रस्तावित निवेश की प्रकृति जानना आवश्यक है। अनुमानित नियोजित पूंजी में सुविचारित परिसंपत्तियों के अलावा ₹ 60 लाख पर अनुमानित संयंत्र और मशीनों तथा ₹ 224 लाख पर ढके हुए शैड शामिल है जिनका बीमा करवाया जाना है। शेष राशि ₹ 1953 लाख भूमि विकास, फेंसिंग, केओपीटी को भुगतान की गई/देय बिना-वापसीयोग्य बिना-समायोजनीय राशि और भूमि सर्वेक्षण लागत पर



खर्च किए जाने का प्रस्ताव है। व्यय की प्रकृति को देखते हुए, व्यय की इन मदों पर अनुमानित बीमा लागत न्यायोचित प्रतीत नहीं होता है।

टीएमआईएलएल द्वारा पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

जब बर्थ सं. 12 और इसका 14,000 वर्ग मी० का बैक अप क्षेत्र वर्ष 2002 में टीएमआईएलएल को आबंटित किया गया था, बैक अप (भंडारण) क्षेत्र के लिए बीमा भी करवाया गया था। ऐसा प्रचलनात्मक और दुर्घटनीय कारणों से कंक्रीट भंडारण क्षेत्र को होने वाले नुकसानों को कवर करने के लिए किया गया था। इसी प्रकार का बीमा कवर 63000 वर्ग मी० के नए यार्ड (परियोजना लागत ₹ 1953 लाख) के लिए प्राप्त किए जाने का प्रस्ताव है। प्रस्तावित बीमा लागत संशोधित नहीं की जानी चाहिए। (टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत की गई 21/03/2007 से 20/03/2008 अवधि के लिए बीमा पॉलिसी की प्रतिलिपि दर्शाती है कि बीमा राशि ₹ 14 करोड़ है जिसमें बर्थ के लिए ₹ 11 करोड़ और बैक अप भूमि के लिए ₹ 2.90 करोड़ और पाइपलाइनों सहित अग्नि शामक प्रणाली के लिए 0.10 करोड़ शामिल है।)

### विश्लेषण

लाइसेंस करार के खंड 7.1 (घ) (ii) के अनुसार, टीएमआईएलएल से अपेक्षा की जाती है कि आबंटित परिसरों पर सृजित अवसंरचना और केओपीटी द्वारा आबंटित अतिरिक्त भूमि/क्षेत्र पर बीमा कवर लिया जाए। ऐसी स्थिति में, यह प्रकट होता है कि बीमा लागत की गणना के प्रयोजन के लिए अतिरिक्त भूमि पर अवसंरचना सुविधाओं के सृजन के लिए ₹ 1953 लाख के प्रस्तावित पूंजी व्यय के निरसन पर आदेश दिनांक 12 अक्तूबर, 2007 में त्रुटि है। चूंकि अतिरिक्त 9000 वर्ग मी० क्षेत्र प्रशुल्क निर्धारण के लिए अब स्वीकार्य है और ₹ 1953 लाख का प्रासंगिक पूंजी व्यय भी पूंजी व्यय के हिस्से के रूप में स्वीकार किया गया है, और लाइसेंस करार द्वारा अधिरोपित आवश्यकता को स्वीकार करते हुए, बीमा लागत को व्यय की मद के रूप में स्वीकार किए जाने की जरूरत है। इसलिए, अवसंरचना सुविधाओं के सृजन के लिए खर्च किए जाने के लिए प्रस्तावित अनुमानित राशि ₹ 1953 लाख बीमा लागत के अनुमानन के लिए सुविचारित किया गया है। इससे पूर्व, टीएमआईएलएल ने प्रस्तावित पूंजी व्यय पर 1.50 प्रतिशत पर बीमा लागत अनुमानित किया था जोकि वर्ष 2006-07 के लिए दस्तावेजी साक्ष्य के साथ टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक बीमा लागत से कम था। अतः प्रस्तावित पूंजी व्यय पर 1.50 प्रतिशत प्रति वर्ष पर अनुमानित बीमा लागत ₹ 1953 लाख वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए स्वीकार्य है।

चूंकि प्रस्तावित अवसंरचना सुविधाओं पर प्रचालक द्वारा बीमा लागत अभी खर्च की जानी है, इसलिए टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान दस्तावेजी साक्ष्य के आधार पर वास्तविक बीमा लागत के संदर्भ में अनुमानित बीमा लागत सत्यापित की जाएगी।

### **VII. बांधना, सुरक्षा देना, ऊनेजिंग एवं खोलना, प्रेषण संबंधी सेवाएं और सूरक्षण व्यय**

अक्तूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xxiii) (छ) (i), (iii) एवं (v)]

- (i). टीएमआईएलएल ने इस गतिविधि को आउटसोर्स किया था जैसाकि भेजी गई करार की प्रतिलिपि से देखा गया है। यह गतिविधि टाटा स्टील के स्टील कार्गो के अनुमानित यातायात के लिए, निजी पक्ष के साथ वर्ष 2004-05 में टीएमआईएलएल द्वारा अंतिम रूप दी गई ₹ 80/- प्रति मी०टन की दर पर, आउटसोर्स की गई थी। इस व्यय के अनुमानन के लिए वर्ष 2007-08 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा अंगीकृत ₹ 84 प्रति मी०टन की दर दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित नहीं है। अतः वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए इस गतिविधि के लिए अनुमानित व्यय ₹ 80 प्रति टन की दर पर एकसमान रूप से सुविचारित किया जाता है।
- (ii). खोलना सेवा संबंधी व्यय, जोकि वर्ष 2004-05 से ₹ 8/- प्रति टन पर आउटसोर्स की जा रही है। इससे प्रकट होता है कि यह गतिविधि वर्ष 2004-05 में अंतिम रूप दिए गए ₹ 8/- प्रति टन की दर से वर्ष 2007-08 तक भी निजी पक्ष द्वारा चलाई जा रही है। टीएमआईएलएल ने दर में परिवर्तन के लिए दस्तावेजी साक्ष्य, यदि कोई हो, नहीं भेजे हैं। इसलिए, वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए ₹ 8/- प्रति मी०टन की दर लागू करते हुए परिकल्पित खोलना गतिविधि के अनुमान इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं।
- (iii). चूनापत्थर के प्रहस्तन के लिए प्रेषण संबंधी सेवाएं टीएमआईएलएल द्वारा आउटसोर्स की गई हैं जिसके लिए इसने वर्ष 2004-05 के दौरान ₹ 4.50 प्रति टन की दर को अंतिम रूप दिया था। टीएमआईएलएल ने दर में परिवर्तन के लिए दस्तावेजी साक्ष्य, यदि कोई हो, प्रस्तुत नहीं किया था।

- चूंकि आय अनुमानन में वर्ष 2007-08 के लिए प्रेषण संबंधी सेवाओं से होने वाली आय शामिल है, इसलिए रु० 4.5/- प्रति मी०ट० पर अनुमानित इस गतिविधि के कारण व्यय वर्ष 2007-08 के लिए परिगणित किया गया है जबकि टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 के लिए इस व्यय का अनुमान नहीं लगाया था। अनुवर्ती दो वर्षों के लिए अनुमान रु० 4.50 प्रति टन की दर दर्शाने के लिए संशोधित किए गए हैं।
- (iv). अनुमानन प्रयोजन के लिए टीएमआईएलएल द्वारा सुविचारित सर्वेक्षण व्यय की दर कार्गो-दर-कार्गो भिन्न होती है। टीएमआईएलएल ने टाटा स्टील कार्गो के लिए वर्ष 2005-06 में अंतिम रूप दिए गए रु० 14 प्रति मी०ट० की दर के लिए दस्तावेजी साक्ष्य भेजे थे। दर में परिवर्तन, यदि कोई हो, दर्शाने के लिए कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा गया है। इसके अलावा, अन्य कार्गो के लिए रु० 3, रु० 2 की दरों के लिए दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजे गए हैं। वर्ष 2007-08 के लिए सर्वेक्षण व्ययों के अनुमानों के लिए टीएमआईएलएल द्वारा अंगीकृत दरें वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए सुविचारित की गई हैं बशर्ते टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविकताओं का सत्यापन किया जाएगा।

#### टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

अनुमानित लागत वर्ष 2006-07 अथवा उससे पूर्व में प्रचलित दरों के आधार पर संशोधित की गई है। लागत का प्रक्षेपण करते समय 5.40 प्रतिशत प्रति वर्ष का सामान्य वृद्धि कारक लागू नहीं किया गया था।

#### विश्लेषण

संबद्ध गतिविधियां टीएमआईएलएल द्वारा आउटसोर्स की जाती हैं। पूर्ववर्ती कार्यवाहियों में, टीएमआईएलएल ने एलएसडी और प्रेषण संबंधी सेवाओं के मामले में वर्ष 2004-05 से संबंधित दस्तावेजी साक्ष्य और सर्वेक्षण व्ययों के मामले में वर्ष 2005-06 से संबंधित करार की प्रतिलिपि भेजी थी। इसने दरों में किए गए अनुवर्ती परिवर्तन, यदि कोई हो, के बारे में नहीं बताया था। इसलिए, लागत का प्रक्षेपण करते समय सामान्य वृद्धि लागू नहीं की गई थी।

तथापि, प्रदान की जा रही सेवाओं की लागत चार से पांच वर्षों की अवधि में स्थिर नहीं रह सकती। इसके अलावा, प्रासंगिक करार सीमित अवधि के लिए हैं, जैसाकि भेजे गए दस्तावेजों द्वारा प्रकट किया गया है, परंतु इसे जारी रखा गया माना गया क्योंकि इस संबंध में कोई नई प्रगति नहीं बताई गई है। भविष्य में उक्त सेवाएं प्राप्त करने की लागत में वृद्धि की संभावना से इंकार नहीं किया जा सकता। इसलिए, बांधना/सुरक्षा देना/डनेजिंग (एलएसडी) और खोलना, प्रेषण संबंधित सेवाओं और सर्वेक्षण व्ययों के अनुमानन के संबंध में 5.4 प्रतिशत की स्वीकार्य वृद्धि को स्वीकृति प्रदान करना उपयुक्त है। एलएसडी के लिए रु० 80, खोलना के लिए रु० 8, प्रेषण संबंधित सेवाओं के लिए रु० 4.50 की दर को आधार लेते हुए 5.4 प्रतिशत का वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए तत्संबंधी मदों के अनुमानित, व्यय संशोधित किए गए हैं।

टीएमआईएलएल ने वर्ष 2007-08 के लिए सर्वेक्षण व्ययों के अनुमान के लिए टाटा स्टील के लिए रु० 14 प्रति मी०ट० और रु० 2 तथा रु० 3 अन्य कार्गो के लिए अंगीकृत किया था। वर्ष 2007-08 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा अंगीकृत प्रति टन दरों को आधार रूप में माना गया और अगले दो वर्षों के लिए सर्वेक्षण व्यय के अनुमानन के लिए 5.4 प्रतिशत प्रति वर्ष की वृद्धि की गई है।

टीएमआईएलएल द्वारा प्रस्तुत किए जाने वाले दस्तावेजी साक्ष्य के आधार पर वास्तविकताओं के संदर्भ में टीएमआईएलएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान उपर्युक्त अनुमानों का सत्यापन किया जाएगा।

#### **VIII. उपरिष्य**

##### अक्तूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xxiii) (i)]

- (i). अनुमानित विविध प्रचालनात्मक व्यय साइडिंग पर उतराई और प्लॉट/हुक प्वाइंट स्ट्रेपिंग को परिवहन, सिलंग्स और गियर लागत आदि प्रकृति के हैं। प्रचालक ने वर्ष 2006-07 के लिए रु० 65 लाख का वास्तविक व्यय और वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए लगभग 7.5 प्रतिशत तक इस व्यय में वृद्धि करना बताया है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के अनुमान वर्ष 2006-07 की राशि को आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्षों पर 5.4 प्रतिशत प्रति वर्ष का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।

- (ii). इसके अलावा, टीएमआईएलएल ने साइडिंग पर स्टील कार्गो की उतराई और प्लॉट/हुक प्वाइंट को परिवहन के लिए वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान क्रमशः लगभग ₹ 99 लाख और ₹ 103 लाख का अनुमान लगवाया है। इस संबंध में प्रश्न किए जाने के बावजूद टीएमआईएलएल ने व्यय को न्यायोचित ठहराने के लिए कोई दस्तावेजी साक्ष्य नहीं दिया था। अनुमानित व्यय रेल बंद स्टील कार्गो के ₹ 110/- प्रति टन पर टीएमआईएलएल द्वारा परिकलित किया गया है। जैसाकि वर्ष 2008-09 के दौरान रेलवे साइडिंग की प्रचालन में लाए जाने की संभावना है, अनुमानित व्यय पर विचार किया गया है बशर्त इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविकताओं से सत्यापन किया जाए।
- (iii). विविध प्रचालनात्मक व्ययों में प्लॉटों का सिविल अनुरक्षण शामिल है। टीएमआईएलएल ने बैंक अप क्षेत्र में प्रचालनात्मक मुश्किलों के कारण बर्थ सं. 12 के पीछे बैंक अप क्षेत्र में वर्तमान डके हुए भांडागार के ₹ 75 लाख की लागत पर वर्ष 2008-09 में नए आर्बिट्ररी प्लॉट पर स्थानांतरित करने का विचार किया है। केओपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित, यह डैड टीएमआईएलएल को आर्बिट्ररी बैंक अप क्षेत्र में टीएमआईएलएल द्वारा खड़ा किया जाना था। यह स्पष्ट नहीं है कि बैंक अप क्षेत्र में डैड के निर्माण की योजना तैयार करने की अवस्था में प्रचालक द्वारा अब प्रक्षेपित प्रचालनात्मक मुश्किलों को क्यों नहीं देखा गया था। हमारे द्वारा विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद अनुमान को न्यायोचित ठहराने के लिए लागत ब्योरे नहीं भेजे गए हैं। लागत ब्योरे के अभाव में, यह प्राधिकरण वर्ष 2008-09 में ₹ 75 लाख के अनुमानित व्यय पर विचार करने की स्थिति में नहीं है।

#### टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार में कही गई बातें

बर्थ सं. 12 पर ₹ 20 करोड़ से अधिक का प्रस्तावित अवसंरचना विकास पर वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए अनुमानित उपरिव्यय संशोधित करते समय विचार किया गया था। इस अवसंरचना के चालन और अनुरक्षण की लागत जैसे कारकों, जोकि बर्थ पर गतिविधियों में आवश्यक वृद्धि करेंगे, को लेखा में लिया जाना चाहिए। पिछले वर्षों के वास्तविकताओं की तुलना में प्रक्षेपित राजस्व का संदर्भ लिया जाए। वृन्मपस्थरः स्टील निर्यात के तट प्रहस्तन जैसी गतिविधियां बर्थ सं. 12 के बाहर वर्तमान में निष्पादित आंशिक गतिविधियां हैं। राजस्व और व्यय बर्थ सं. 12 में नहीं लिए गए हैं। 63,000 वर्ग मी० प्लॉट पर अवसंरचना सुविधा के विकास के परचात, वर्तमान में बर्थ सं. 12 के बाहर निष्पादित की जा रही गतिविधियां बर्थ सं. 12 में निष्पादित की जाएंगी जिसमें बर्थ सं. 12 में लागत में वृद्धि होगी। उपरिव्यय यथा प्रक्षेपित स्वीकृत किए जाएं।

#### विश्लेषण

वर्ष 2007-08 के लिए विविध प्रचालनात्मक व्ययों के लिए टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रेषित अनुमान बिना किसी संशोधन के इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत किए गए थे। अगले दो वर्षों 2008-09 और 2009-10 के अनुमान भी, आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 में उल्लिखित कारणों से डैड के स्थानांतरण की समत संबंधी व्यय के अतिरिक्त, इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किए गए थे। समीक्षा करने के लिए टीएमआईएलएल द्वारा कही गई बातें बहुत ही सामान्य हैं और पूर्ववर्ती आदेश में कोई विशिष्ट त्रुटि नहीं बताई गई है जिसकी समीक्षा की जा सके।

#### **IX. (क). वर्ष 2002-03 के लिए इक्विटी पर प्रतिलाभ** अक्टूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xvi) (क)]

निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में, वर्ष 2005-06 से पहले स्वीकृत प्रतिलाभ नियोजित पूंजी के इक्विटी घटक, परंतु ऋण/इक्विटी अनुपात 1:1, पर आधारित था। वर्ष 2002-03 के लिए बर्थ सं. 12 के लिए टीएमआईएलएल का पूंजी ढाँचा में केवल ₹ 929 लाख का इक्विटी घटक शामिल है। लगभग 66 प्रतिशत के क्षमता उभरण के लिए समायोजित 20 प्रतिशत प्रतिलाभ स्वीकार करने के लिए इस इक्विटी घटक का 50 प्रतिशत इक्विटी रूप में सुविचारित किया गया था। पूंजी ढाँचे के शेष 50 प्रतिशत के लिए, वर्ष 2004-05 के लिए सुविचारित ब्याज की दर लागू करते हुए परिकलित ब्याज लागत पार करना रूप में स्वीकार की गई है। वर्ष 2004-05 के लिए लागू ब्याज की दर पर विचार किया गया है क्योंकि प्रचालक ने वर्ष 2002-03 और 2003-04 के दौरान ब्याज लागत खर्च नहीं की है।

#### टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार अर्पेदन में कही गई बातें

वर्ष 2002-03 के लिए 20 प्रतिशत इक्विटी पर प्रतिलाभ (आरओई) कल्पित 50 प्रतिशत इक्विटी रूप में विचार करते हुए स्वीकार किया गया है। ₹ 464 लाख के कल्पित ऋण पर विचार करते हुए ब्याज 3.64 प्रतिशत (₹ 17 लाख)

पर स्वीकार किया गया है जबकि टीएमआईएलएल ने उस वर्ष के दौरान कोई ऋण नहीं लिया था। इसलिए, पूरी पूंजी पर 20 प्रतिशत आरओई स्वीकार किया जा सकता है। विकल्पतः, यदि कल्पित समायोजन 1:1 के ऋण इक्विटी अनुपात पर किया जाता है तो ब्याज लागत कम से कम उस वर्ष में एसबीआई की प्रचलित प्राइम लेंडिंग दर (पीएलआर), जोकि 10 प्रतिशत से 10.5 प्रतिशत के बीच थी, पर स्वीकार की जानी चाहिए थी।

**(ख). वर्ष 2003-04 के लिए इक्विटी पर प्रतिलाभ**

अक्तूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xvi) (ख)]

वर्ष 2003-04 के लिए ऋण इक्विटी अनुपात लगभग 0.73:0.27 होगा। प्रचालक ने बताया है कि वर्ष 2003-04 के दौरान किसी ब्याज का भुगतान नहीं किया गया था क्योंकि ऋण वित्तीय वर्ष के अंत में लिया गया था। वर्ष 2003-04 के लिए टीएमआईएलएल द्वारा घोषित पूंजी ढाँचे के इक्विटी घटक पर 20 प्रतिशत प्रतिलाभ लगभग 57 प्रतिशत क्षमता उपयोग के समायोजन के लिए स्वीकार किया गया है।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

जैसाकि टीएमआईएलएल द्वारा स्पष्ट किया गया है कि ₹0 6.4 करोड़ का ऋण वित्तीय वर्ष के बिल्कुल अंत में लिया गया था, वर्ष 2003-04 में कोई ब्याज लागत खर्च नहीं की गई थी। इसलिए, संपूर्ण इक्विटी पर आरओई स्वीकृत किया जाना चाहिए। विकल्पतः, यदि कल्पित समायोजन 1:1 के ऋण इक्विटी अनुपात पर किया जाता है तो ब्याज लागत उस वर्ष में एसबीआई के प्रचलित पीएलआर जोकि 10 प्रतिशत से 10.5 प्रतिशत के बीच था, पर स्वीकार की जानी चाहिए।

**(ग). वर्ष 2004-05 के लिए इक्विटी पर प्रतिलाभ**

अक्तूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xvi) (ग)]

वर्ष 2004-05 के लिए ऋण इक्विटी अनुपात लगभग 0.23:0.77 होगा। जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, स्वीकार्य इक्विटी पर 20 प्रतिशत प्रतिलाभ ऋण इक्विटी अनुपात 1:1 के साथ स्वीकार्य है। चूंकि इक्विटी घटक अधिक है, वर्ष 2004-05 के लिए संपूर्ण पूंजी ढाँचा 1:1 के स्तर पर परिकल्पित किया गया है, प्रतिलाभ स्वीकार करने के प्रयोजन के लिए ऋण और इक्विटी के रूप में। वर्ष 2004-05 के लिए ₹0 3027 लाख की कुल पूंजी में से, कुल पूंजी के 50 प्रतिशत पर 20 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ स्वीकार्य है, परंतु लगभग 64 प्रतिशत की क्षमता उपयोगिता के लेखा पर समायोजन के लिए।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

इस वर्ष के लिए वास्तविक ऋण इक्विटी अनुपात 0.23:0.77 था जोकि 1:1 के अनुपात में कल्पिततः समायोजित किया गया है फलस्वरूप ऋण भाग ₹0 6.9 करोड़ के वास्तविक से बढ़कर ₹0 15.13 करोड़ तदनुरूपी आरओई और ऋण पर ब्याज के परिकलन के लिए इक्विटी हिस्सा कम कर दिया गया है। इसलिए, वास्तविक इक्विटी राशि पर आरओई स्वीकृत किया जा सकता है। विकल्पतः, ब्याज लागत उस वर्ष में एसबीआई के प्रचलित पीएलआर, जोकि 10 प्रतिशत से 10.5 प्रतिशत के बीच था, पर स्वीकार की जानी चाहिए, यदि कल्पित समायोजन 1:1 के ऋण इक्विटी अनुपात पर किया जाता है।

**विश्लेषण**

निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में, वर्ष 2005-06 से पहले स्वीकृत प्रतिलाभ नियोजित पूंजी के इक्विटी घटक, परंतु ऋण/इक्विटी अनुपात 1:1, पर आधारित था। नियोजित पूंजी के इक्विटी घटक, परंतु 1:1 के ऋण इक्विटी अनुपात, के आधार पर वर्ष 2005-06 से पहले के वर्षों के लिए प्रतिलाभ स्वीकार करने में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण को टीएमआईएलएल ने चुनौती नहीं दी थी। इसका दावा केवल प्रतिलाभ पर विचार करना है जिसके लिए इक्विटी का हिस्सा प्रासंगिक समय पर प्रचलित एसबीआई की प्राइम लेंडिंग दर पर ब्याज की उच्चतर दर के मानक से अधिक है।

पहली बार, नवम्बर, 2000 में न्हावा-शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी), भारत में पहला निजी टर्मिनल प्रचालक, के प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण ने, 1:1 के ऋण इक्विटी अनुपात को स्वीकार करते हुए, पूंजी के तत्संबंधी स्रोतों की लागत स्वीकार करने का दृष्टिकोण अपनाया था। उसी प्रशुल्क आदेश में यह निर्णय भी लिया गया था कि ऋण की लागत वास्तविकताओं पर स्वीकार की जाएगी। चूंकि मानक से अधिक इक्विटी ऋण रूप में मानी जाती है, इसलिए इसे केवल ऋण की वास्तविक लागत दी जा सकती है। इस प्राधिकरण द्वारा यह नीति निजी टर्मिनलों के मामले में एकसमान रूप में अपनाई गई थी।

पूंजी ढांचे के ऋण घटक पर ब्याज टीएमआईएलएल द्वारा भेजी गई ऋण की वास्तविक लागत पर अक्टूबर, 2007 के आदेश में स्वीकृत किया गया था। प्रचालक द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक लागत से अधिक दर पर भार करना स्वीकार करने के लिए कोई मामला प्रकट नहीं होता है।

#### X. क्षमता उपयोगिता

अक्टूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xviii)]

प्रारंभ में, टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया था कि टर्मिनल कार्गो मिश्रण पर विचार करते हुए 7.5 लाख टन कार्गो प्रति वर्ष के प्रहस्तन में समाप्त है। तत्पश्चात, टीएमआईएलएल ने बताया था कि निर्वात कार्गो के लिए 6 लाख टन और आयात कार्गो के लिए 10 लाख टन की टर्मिनल क्षमता है। परंतु, इस संबंध में विशिष्ट मौन के बावजूद टीएमआईएलएल द्वारा भेजी गई क्षमता गणना के लिए परिगणनाओं के अभाव में, टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित क्षमता सत्यापित नहीं की जा सकी। केओपीटी ने, पतन क्षमता अधुनातन करने के लिए, सरकारी दिशा-निर्देशों के आधार पर प्रतिवेदित, उल्लेख किया है कि टीएमआईएलएल बर्थ सं. 12 में 10.7 लाख टन कार्गो प्रति वर्ष का प्रहस्तन करने में समर्थ होगा। यह उल्लेखनीय है कि प्रतिवेदित क्षमता टीएमआईएलएल द्वारा प्रहस्तित अलग-अलग प्रकार के विभिन्न कार्गो के आधार पर और टीएमआईएलएल द्वारा तैनात विभिन्न कार्गो प्रहस्तन उपकरणों पर विचार करते हुए बताई गई है। यह उल्लेखनीय है कि टीएमआईएलएल ने अपने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 फरवरी, 2007 में वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान संयंत्र और मशीनरी में ₹ 5 करोड़ और भवन में ₹ 2.24 करोड़ का कुल निवेश प्रस्तावित किया था। प्रस्तावित निवेश बर्थ सं. 12 की क्षमता में जोड़ना होगा। टीएमआईएलएल ने बताया है कि प्रहस्तन क्षमता वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान क्रमशः 3 लाख टन, 1.50 लाख टन और 0.50 लाख टन बढ़ जाएगी। चूंकि केओपीटी ने टीएमआईएलएल के संशोधित प्रस्ताव के इस पहलू पर अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी हैं, इसलिए प्रस्तावित निवेशों के कारण टर्मिनल की क्षमता में वृद्धि की पुष्टि नहीं की जा सकती। टर्मिनल की क्षमता 10.7 लाख टन संप्रेषित करते हुए केओपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है क्योंकि मूल्यांकन सरकारी दिशा-निर्देशों पर आधारित बताया गया है। यह क्षमता स्तर वर्ष 2009-10 तक सभी वर्षों के लिए अपरिवर्तित सुविचारित की गई है। टर्मिनल की क्षमता 10.7 टन प्रति वर्ष पर विचार करते हुए और वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए क्रमशः 7.09 लाख, 8.12 लाख और 8.82 लाख टन के वास्तविक यत्नायक को लेखा में लेते हुए क्षमता उपयोगिता तीन वर्षों के लिए क्रमशः 66.26 प्रतिशत, 57.15 प्रतिशत और 63.77 प्रतिशत परिगणित होती है।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

- (i). 10.7 लाख टन प्रतिवर्ष की मूल्यांकित क्षमता इस शर्त पर आधारित है कि मोबाइल हारबर क्रेन सहित विभिन्न कार्गो प्रहस्तन उपस्कर तैनात किए गए हैं। लाइसेंस करार के अनुसार, बर्थ सं. 12 पर विभिन्न उपस्करों की तैनाती और अवसंरचना का विकास पहले तीन वर्षों के लिए चरणबद्ध किया गया था जोकि मार्च, 2005 के दौरान पूर्णतः संपूर्ण हो गया था। इसलिए, 10.70 लाख टन की मूल्यांकित क्षमता केवल 2005-06 से लागू है। प्राधिकरण ने पीएसए एसआईसीटीएल के मामले (आदेश सं. टीएमपी/52/2005-पीएसए एसआईसीटीएल, दिनांक 23 अगस्त, 2006) में क्षमता पर निर्णय लेते समय इस दृष्टिकोण को अंगीकृत किया था।
- (ii). प्रथम तीन वर्षों के सुसज्जित करना धरण के दौरान, टीएमआईएलएल लाइसेंस कंधर के अनुसार न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट से अधिक प्रहस्तन में समर्थ रहा है। इसलिए, कम से कम 100 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता प्रथम तीन वर्षों में सुविचारित की जानी चाहिए और क्षमता के उपयोग के लिए इक्विटी पर स्वीकृति प्रतिलाभ में कोई कटौती नहीं की जानी चाहिए।

विश्लेषण

- (i). बर्थ सं. 12 की लागत क्षमता 10.7 लाख टन के संबंध में केओपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर आदेश दिनांक 12-10-2007 में सभी वर्षों, वर्ष 2002-03 से 2009-10 के लिए विश्वास किया गया था। यहां टीएमआईएलएल का यह तर्क प्रकट होता है कि 10.7 लाख की मूल्यांकित क्षमता केवल वर्ष 2005-06 से आगे लागू है, जब सभी सुविधाएं विकसित की गई थीं।
- (ii). वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे इस अवधि में क्रमिक क्षमता परिवर्धन दर्शाते हुए प्रत्येक वर्ष (वर्ष 2002-03 में ₹ 2.17 करोड़, वर्ष 2003-04 में ₹ 2.08 करोड़ और वर्ष 2004-05 में ₹ 21.49 करोड़) में पूंजी परिवर्धन दर्शाते हैं। केओपीटी और टीएमआईएलएल वर्ष 2005-06 से पहले के वर्षों के लिए बर्थ सं. 12 की मूल्यांकित क्षमता पर भिन्न हैं। परंतु, यह स्वीकार करना होगा कि केओपीटी द्वारा मूल्यांकित क्षमता सरकारी दिशा-निर्देशों पर आधारित बताई गई है। इसलिए, केओपीटी द्वारा अब यथा प्रतिवेदित बर्थ सं. 12 की क्षमता वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए क्रमशः 5 लाख टन, 7.60 लाख टन और 7.60 लाख टन उक्त तीन वर्षों के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा क्षमता उपयोग के निर्धारण के लिए सुविचारित किया जाता है। उक्त तीन वर्षों के लिए वास्तविक यातायात 7.09 लाख टन, 6.11531 लाख टन और 6.82329 लाख टन पर विचार करते हुए, संशोधित क्षमता उपयोगिता क्रमशः 141.8 प्रतिशत, 80.46 प्रतिशत और 89.78 प्रतिशत परिगणित की गई है। परिणामस्वरूप, इक्विटी के स्वीकार्य भाग पर प्रतिलाम संशोधित किया गया है और वर्ष 2002-03 के लिए संपूर्ण, वर्ष 2003-04 के लिए 80.46 प्रतिशत और वर्ष 2004-05 के लिए 89.78 प्रतिशत स्वीकृत किया गया है।
- (iii). केओपीटी ने वर्ष 2005-06 से इसकी क्षमता 10.7 लाख टन है। टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2005-06 से इसकी क्षमता 10.7 लाख टन है। टीएमआईएलएल द्वारा वर्ष 2005-06 के दौरान प्रहस्तित वास्तविक यातायात 11.67 लाख टन था और, इसलिए, क्षमता उपयोगिता क्षमता के मूल्यांकन पर केओपीटी और टीएमआईएलएल के बीच भिन्नता के बावजूद 100 प्रतिशत से अधिक है। क्षमता उपयोगिता का 60 प्रतिशत भी टीएमआईएलएल को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.10 के अनुसार नियोजित पूंजी पर पूर्ण प्रतिलाम के लिए हकदार बना देता है। चूंकि वर्ष 2005-06 के लिए पूर्ण आरओसीई पहले ही स्वीकृत की जा चुकी है, आगे किसी समायोजन की आवश्यकता नहीं है।

**XI. कार्यगत पूंजी****(क). प्रतिभूति जमा**

अक्टूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xviii) (ग) (iv)]

टीएमआईएलएल ने केओपीटी को पट्टे पर ली गई भूमि के लिए अदा की गई प्रतिभूति जमा वर्तमान परिसंपत्ति की मद के रूप में, विचाराधीन सभी वर्षों के लिए, सुविचारित किया है। भूमि के आबंटन के लिए केओपीटी के दरमान के अनुसार प्रतिभूति जमा केओपीटी को देय है। प्रतिभूति जमा का भुगतान प्रचालक और केओपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार द्वारा शासित प्रतीत नहीं होता है। इस संबंध में एक प्रश्न पर, टीएमआईएलएल ने इस स्थिति की पुष्टि नहीं की थी। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के वर्तमान खंड 2.9.9 में प्रतिभूति जमा वर्तमान परिसंपत्ति की मद के रूप में शामिल नहीं है। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण इस स्थिति में नहीं है कि प्रतिभूति जमा को वर्तमान परिसंपत्ति की मद के रूप में माने।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.9.4 कार्यगत पूंजी को वर्तमान परिसंपत्तियां (रोकड़/निधियों का जमा शेष) घटाव वर्तमान देयताएं परिभाषित करता है। वर्तमान परिसंपत्तियों की सामान्य परिभाषा में प्रतिभूति जमा वर्तमान परिसंपत्तियों की मद के रूप में माना गया है। खंड 2.9.9 में कहा गया है कि टीएमपी यह सुनिश्चित करने के लिए वस्तुसूची विविध देनदार, रोकड़ शेष आदि जैसी कार्यगत पूंजी की विभिन्न मदों की उपयुक्तता की जाँच करेगा कि अन्यायोचित तरीके से तो नहीं बढ़ाया गया है। इससे स्थापित होता है कि कार्यगत पूंजी में शामिल है परंतु केवल मदों नामतः वस्तुसूची, विविध देनदार और रोकड़ शेष तक सीमित नहीं है जिसके लिए सीमाएं निर्धारित की गई हैं। प्रतिभूति जमा को कार्यगत पूंजी की मद के रूप में अलग रखने से त्रुटिपरक परिणाम हुआ है।



(ख) विविध देनदार

अक्तूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xvii) (i)]

संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का प्रासंगिक खंड विविध देनदार जमा शेष से भारतीय रेलवे द्वारा देय 2 माह की संपदा आय और रेल टर्मिनल प्रमारों पर सीमा निर्धारित करता है। चूंकि ये मदें टीएमआईएलएल के लिए प्रासंगिक नहीं हैं, इसलिए वर्तमान परिसंपत्ति तत्व विविध देनदार वर्ष 2005-06 से 2009-10 के लिए शून्य माना गया है।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार, विविध देनदार दो माह की संपदा आय और रेलवे टर्मिनल प्रमारों पर सीमित हैं। संपदा आय में अल्पावधि/दीर्घावधि पट्टे शामिल हैं। विविध देनदार के लेखा पर प्रस्ताव में सुविचारित राशि अल्पावधि पट्टे पर दिए गए प्लॉटों से दो माह की प्रक्षेपित आय थी, जिसका सत्यापन परिगणनाओं से किया जा सकता है। विविध देनदार यथा प्रस्तावित कार्यगत पूंजी के हिस्से के रूप में स्वीकार की जाए।

(ग) वस्तुसूची

अक्तूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xvii) (ग) (iii)]

टीएमआईएलएल ने पुष्टि की है कि उसने वर्ष 2005-06 से 2009-10 के लिए वस्तुसूची मूल्य संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार प्रक्षेपित किया है। 6 माह की मरम्मतों और अनुरक्षण लाभत टीएमआईएलएल द्वारा वर्तमान परिसंपत्तियों के अधीन वस्तुसूची रूप में सुविचारित किया गया है। अनुमानित वस्तुसूची मूल्य मरम्मतों और अनुरक्षण लागत के अनुमानों में किए गए संशोधन पर आधारित हैं।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

टीएमआईएलएल ने मरम्मतों और अनुरक्षण लागत में किसी संशोधन की स्थिति में वस्तुसूची मूल्य में शोधन करने का अनुरोध किया है।

विश्लेषण

(क) संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 में प्रतिभूति जमा वर्तमान परिसंपत्तियों के मद के रूप में शामिल नहीं है। वर्तमान परिसंपत्तियों की स्वीकार्यता के लिए अंगीकृत दृष्टिकोण खंड 2.9.9 के अनुसार है। चूंकि यही दृष्टिकोण इस प्राधिकरण द्वारा अब तक निर्णीत सभी प्रशुल्क मामलों में कार्यगत पूंजी निर्धारित करने में एकसमान रूप से अपनाई गई है और टीएमआईएलएल में ऐसी कोई असाधारण परिस्थितियां नहीं पाई गई थीं कि केवल इसके मामले में अलग-से संव्यवहार किया जाए, अब तक अपनाए गए सामान्य दृष्टिकोण से किसी विषय के लिए कोई मामला वहां नहीं था।

(ख) टीएमआईएलएल के अनुमोदित दरमानों में शामिल उपबंधों के अनुसार, पट्टा किराये अल्पावधि आधार पर भूमि और ढके हुए शैडों के आबंटन के लिए उपयोक्ताओं द्वारा देय है। भूमि और ढका हुआ स्थान मुख्यतः कार्गो के भंडारण के प्रयोजन से उपयोग किए जाते हैं।

महापत्तन न्यासों की संपदा से आय विभिन्न प्रयोजनों के लिए आबंटित मुखंडों और भवन से किराये हैं और राजस्व पृथक शीर्ष संपदा किराये के अधीन लेखांकित किया जाता है। टर्मिनल में प्रचालनात्मक क्षेत्र के अल्पावधि लाइसेंसिकरण संपदा गतिविधि के अधीन नहीं आता है और वसूल किया गया प्रासंगिक लाइसेंस शुल्क कार्गो प्रहस्तन और भंडारण आय के अधीन स्वीकार किया जा सकता है। अतः भंडारण आय को प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 का लाभ नहीं मिलेगा।

ऐसे प्रमारों की वसूली के समय के संदर्भ में, यह उल्लेखनीय है कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 58 आयातों के मामले में माल की लदाई पर पत्तन प्रमारों के तत्काल भुगतान के लिए है। निर्यातों और पत्तन परिसर से हटाए गए माल के मामले में, प्रमार माल को ऐसे हटाए जाने अथवा परिवहनित किए जाने से पहले देय है। ऐसी स्थिति में, टीएमआईएलएल महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के उपबंध के अनुसार प्रमार वसूल कर सकता है।



उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, ऐसा मामला नहीं लगता है कि विविध देनदार कार्यगत पूंजी के हिस्से के रूप में स्वीकार किया जाए।

कुछ व्यय मदों की समीक्षा के परिणामस्वरूप, कुल प्रचालन व्यय बढ़ गया है। परिणामस्वरूप, एक माह के प्रचालन व्ययों पर रोकड़ शेष का मानक स्तर भी बढ़ गया है जिसपर प्रतिलाभ पुनः परिकलित किया गया है।

- (ग). चूंकि आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 में सुविचारित अनुमानित मरम्मतों और अनुरक्षण लागत में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है, इसलिए वस्तुसूची मूल्य पर पुनर्विचार करने का किसी भी तरह से प्रश्न ही नहीं उठता है।

**XII. वित्तीय वर्ष 2005-06 के लिए ब्याज लागत**  
अक्टूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश

[अनुच्छेद 13 (xvi) (घ), (छ)]

- (i). टीएमआईएलएल ने वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लागत विवरण में उल्लेख किया है कि अधिशेष ब्याज लागत पूरी होने से पहले है। टीएमआईएलएल द्वारा यथा प्रतिवेदित पृथक्कृत लेखों में ब्याज लागत शामिल है। चूंकि लेखों की अनुसूची नहीं भेजी गई है, यह सत्यापित नहीं किया जा सकता है कि किस शीर्ष के अधीन ब्याज भुगतान शामिल किया गया है। टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए लागत विवरण में दर्शाए गए कुल व्यय उन पृथक्कृत लेखों से मेल खाता है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2004-05 के लागत विवरण द्वारा निर्दिष्ट अधिशेष केवल ब्याज भुगतान के पश्चात प्रतीत होता है।
- (ii). पृथक्कृत वार्षिक लेखे ब्याज भुगतान स्पष्टतः नहीं दर्शाते हैं। चूंकि लेखों की अनुसूची नहीं भेजी गई है, इसलिए व्यय का ब्रेक अप यह सत्यापित करने के लिए उपलब्ध नहीं है कि किस शीर्ष के अंतर्गत ब्याज भुगतान दर्शाया गया है। तथापि, टीएमआईएलएल ने वर्ष 2005-06 के लिए ब्याज रूप में ₹ 38.61 लाख घोषित किया है। नियोजित पूंजी पर 15 प्रतिशत प्रतिलाभ संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार वर्ष 2005-06 के लिए स्वीकार्य है। ऐसी स्थिति में, ब्याज को पार करना रूप में स्वीकार करने का प्रश्न ही नहीं उठता है। अतः प्रचालक द्वारा यथा घोषित राशि ₹ 38.61 लाख पार करना रूप में स्वीकार्य नहीं है।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

प्रस्तुत किए गए लागत विवरण में, ब्याज लागत पिछले वर्षों के लिए सुविचारित नहीं की गई है। इसका सत्यापन प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत पिछले वर्षों के वास्तविक व्यय के ब्योरे देते हुए प्रस्तुत किए गए व्यय परिगणना पत्रकों से किया जा सकता है। इस लेखा पर किसी परिवर्धन से त्रुटिपरक परिणाम आएगा।

विश्लेषण

टीएमआईएलएल द्वारा भेजे गए वर्ष 2005-06 के लागत विवरण में यथा निर्दिष्ट कुल व्यय और पृथक्कृत लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रदर्शित राशि में अंतर था। लागत विवरण में दर्शाई गई व्यय राशि लेखों द्वारा प्रदर्शित राशि से कम थी।

वर्ष 2005-06 के पृथक्कृत लेखों में टीएमआईएलएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 3 सितम्बर, 2007 द्वारा यथा प्रतिवेदित ब्याज लागत शामिल है। लागत विवरण और वार्षिक लेखों के बीच अंतर के मद्देनजर, टीएमआईएलएल द्वारा प्रतिवेदित ब्याज लागत ₹ 38.61 लाख, लेखापरीक्षित लेखों में निर्दिष्ट कुल व्यय से अलग थी। शेष राशि लागत रूप में सुविचारित की गई थी परंतु दूसरे उच्चतम बोलीदाता की सीमा तक रॉयल्टी की स्वीकार्यता और विदेशी मुद्रा ऋण के पुनर्भुगतान पर नुकसान के न्यूनीकरण के संबंध में समायोजन करना होगा।

प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.1 के अनुसार, नियोजित पूंजी पर वर्ष 2005-06 के लिए प्रतिलाभ स्वीकार किया गया था। यह ध्यान में रखना होगा कि आरओसीई पद्धति उनके अभिग्रहण के वित्तपोषण की लागत के बावजूद परिसंपत्तियों के कुल मूल्य को स्वीकार करती है। अतः नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ के अलावा वर्ष 2005-06 के लिए पार करना रूप में स्वीकार किया गया ब्याज दोबारा गणना है जिसे स्वीकार नहीं किया जा सकता।

**XIII. विशेष दर****अक्तूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश**

[अनुच्छेद 13 (ix) (ख)]

- (i). विभिन्न सरकारी आदेशों से होने वाले वेतन, मजदूरियाँ और सेवानिवृत्त लाभ के बकाया के लेखा पर केओपीटी पर 31 मार्च, 2000 तक प्रोद्भूत देयता पूरी करने के लिए, इस प्राधिकरण ने अप्रैल, 2001 में केओपीटी के दरमानों में अधिसूचित विभिन्न प्रभारों पर 10 प्रतिशत की विशेष दर अनुमोदित की थी। देयता केओपीटी तक सीमित है और, इसलिए, केवल केओपीटी द्वारा चलाए गए प्रचालनों से ही इस देयता को पूरा करने के लिए अपेक्षित राजस्व सृजित किया जा सकता है। टीएमआईएलएल ने बताया है कि उसने विशेष दर की वसूली के लिए वर्ष 2002-03 से 2005-06 के दौरान ₹ 43,40,885/- वसूल किए थे और अगस्त, 2006 में बीमा करबकाया गया कि वह विशेष दर की वसूली करेगा।
- (ii). केओपीटी को ज्ञात है कि विशेष दर की वसूली के लिए केवल पत्तन प्राधिकृत है। पत्तन ने बताया है कि उसने प्रचालक द्वारा वसूली की गई विशेष दर पर भी टीएमआईएलएल से राजस्व हिस्सा प्राप्त किया था। केओपीटी को अपने साइसेंसधारक को विशेष दर की वसूली तत्काल रोकने के लिए निर्देश देना चाहिए था। आश्चर्य की बात है, केओपीटी ने टीएमआईएलएल द्वारा वसूल की गई राशि के रखे जाने पर आपत्ति व्यक्त की है और केओपीटी को राशि के हस्तांतरण के लिए मॉग रखी है। इस पर कोई चर्चा नहीं की जा सकती कि विशेष दर वसूली द्वारा एकत्रित राशि रखने के लिए टीएमआईएलएल हकदार है अथवा नहीं जबकि वह स्वतः ही अनधिकृत है, इसलिए, इसे भावी अवधि के लिए टीएमआईएलएल के प्रशुल्क में पूर्णतः सेट ऑफ किया जाना चाहिए। इस लेखा पर आय तत्संबंधी वर्षों की प्रचालन आय से अलग की गई है और लागत विवरण में अलग-से दर्शाई गई है, जिसे निर्धारित प्रशुल्क में पूर्णतः सेट ऑफ किया गया है।

टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

टीएमआईएलएल ने उल्लेख किया है कि केओपीटी ने टीएमआईएलएल द्वारा वसूल की गई विशेष दर की मॉग की है। यह वसूली पिछली अवधि के लिए अधिशेष का परिकलन करते समय ली गई थी जिसे प्रशुल्क पर निर्णय लेते समय पूरी तरह से सेट ऑफ किया गया है। इससे यह लगता है कि टीएमआईएलएल इस पक्ष में नहीं है कि यह राशि केओपीटी को प्रेषित की जाए। टीएमआईएलएल ने केओपीटी के प्रतिसादर पर प्राधिकरण की सलाह मँगी है।

**विश्लेषण**

आदेश दिनांक 12 अक्तूबर, 2007 में इस संबंध में कोई अस्पष्टता नहीं है। टीएमआईएलएल ने भी आदेश दिनांक 12 अक्तूबर, 2007 में इस संबंध में किसी त्रुटि का उल्लेख नहीं किया है। चूंकि यह कार्यवाही आदेश दिनांक 12 अक्तूबर, 2007 से संबंधित अभिलेखों के परिप्रेक्ष्य में प्रकट त्रुटि की समीक्षा तक सीमित है, इसलिए टीएमआईएलएल द्वारा उठाई गई बातें पुनर्विचार के लिए प्रासंगिक प्रतीत नहीं होती हैं।

केओपीटी ने, इस मामले में आयोजित संयुक्त सुनवाई में, अनुरोध किया था कि इस लेखा पर टीएमआईएलएल द्वारा की गई वसूली के वापस नहीं करने के कारण उसे नुकसान हो रहा है, इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया जाना चाहिए। केओपीटी के अनुसार, इसने अपनी बहियों में इस विशेष प्रभार से हुई आय को स्वीकार किया है और तदनुसार विशेष प्रभार के मामले में व्यवस्थित विशेष प्रयोजन लेख प्रतिवेदित किए हैं, जिसके आधार पर यह प्राधिकरण केओपीटी द्वारा विशेष प्रभार को रोकने का आदेश पहले ही जारी कर चुका है। यह उल्लेखनीय है कि केओपीटी के विशेष प्रभारों के लेखा पर टीएमआईएलएल द्वारा की गई कुल वसूली लगभग ₹ 43.40 लाख थी। यह केओपीटी पर है कि वह अपने द्वारा दावाकृत 'नुकसान' के समायोजन के लिए औचित्यों के साथ उपयुक्त प्रशुल्क प्रस्ताव तैयार करे।

**XIV. पिछले अधिशेष का सेट ऑफ**  
**अक्तूबर, 2007 का प्रशुल्क आदेश**

[अनुच्छेद 13 (xx)]

वर्ष 2002-03 से सितम्बर, 2007 के लिए टीएमआईएलएल के वास्तविक निष्पादन का विश्लेषण चार वर्षों की अवधि वर्ष 2002-03 से 2005-06 के दौरान 10 प्रतिशत विशेष वसूली सहित अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ के पश्चात निवल अधिशेष ₹ 2146.93 लाख दर्शाता है। इसके अलावा, विश्लेषण वर्ष 2006-07 में ₹ 46.38 लाख और वर्ष 2007-08

की पहली छमाही के दौरान ₹ 90.74 लाख की सीमा तक स्वीकार्य प्रतिलाभ के पश्चात घाटा स्थिति दर्शाता है। कुल घाटा ₹ 137.10 लाख के निवल अधिशेष ₹ 2146.93 लाख से समायोजन के पश्चात, निवल अधिशेष ₹ 2009.83 लाख होगा। यह राशि वर्ष 2007-08 (दूसरी छमाही) से वर्ष 2009-10 के प्रत्येक वर्ष में सेट ऑफ के लिए समान अनुपात में सुविचारित की गई है।

#### टीएमआईएलएल द्वारा अपने पुनर्विचार आवेदन में कही गई बातें

सितम्बर, 2007 तक की अवधि के लिए अधिशेष प्रशुल्क निर्धारण की इस प्रक्रिया में पूर्णतः सेट ऑफ नहीं किया जा सकता जोकि केवल ढाई वर्षों के प्रक्षेपण पर आधारित है। पुनः मूल्यांकित अधिशेष की राशि लाइसेंस की शेष अवधि के दौरान सेट ऑफ की जा सकती है।

#### विश्लेषण

- (i). इस मामले में प्रकट पूर्व अधिशेष को इस प्रकार से मूल्यांकित और समायोजित करने की आवश्यकता है जैसे टीएमआईएलएल ने अपनी सुविधा इस प्राधिकरण द्वारा इसके प्रचालन के लिए अधिसूचित दरमानों के बिना वर्ष 2002-03 से प्रचालित कर रहा हो। वास्तव में, यह महापत्तन न्यास अधिनियम में निर्धारित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था की पुष्टि नहीं करना वाला अनाधिकृत कार्य था। इस प्राधिकरण द्वारा नरम रुख अपनाया गया और केवल मूल्यांकन तथा पूर्व अधिशेष का समायोजन किया गया, जैसाकि टीएमआईएलएल की कार्यवाही प्रकट की गई थी, केओपीटी द्वारा यथा उल्लिखित, गलत पहचान के कारण था। यह ध्यान में लाया जाता है कि प्रशुल्क दिशा-निर्देश अनाधिकृत कार्रवाईयों को विनियमित करने के लिए विकसित नहीं किए गए हैं और, इसलिए, पहली बार टीएमआईएलएल मामले में देखी गई आपवादिक परिस्थिति में प्रकट पूर्व अधिशेष के समायोजन संबंधी कोई स्पष्ट प्रावधान नहीं किया गया है।
- (ii). टीएमआईएलएल ने समायोजन अवधि संपूर्ण परियोजना अवधि तक बढ़ाने का अनुरोध किया था। पूर्व अधिशेष के तत्काल प्रशुल्क चक्र में समायोजन का दृष्टिकोण इस प्राधिकरण द्वारा महापत्तन न्यासों और वहां पर निजी टर्मिनलों से संबंधित विभिन्न प्रशुल्क मामलों में लगातार अपनाया गया था। कुछ नाम, ऐसा दृष्टिकोण कोलकाता पत्तन न्यास (2006), साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (2006), चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (2007), आदि के मामलों में अपनाया गया था। उपलब्ध उदाहरण का अनुसरण करते हुए टीएमआईएलएल मामले में समान दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया था।
- (iii). पूर्व अधिशेष/घाटा के समायोजन से संबंधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.13 भावी समायोजन के लिए दिया गया है, जब ऐसा गलत अनुमानन के कारण हो। टीएमआईएलएल मामले में पूर्व अधिशेष/घाटा गलत अनुमानन के कारण नहीं है बल्कि बिना अनुमोदित दरमानों के वर्ष 2002-03 से सुविधा के प्रचालन के कारण है। भविष्य के लिए पूर्वकाल में उपयोक्ता विवरण में बदलाव के बारे में टीएमआईएलएल के तर्क पर गंभीर विचार करने की आवश्यकता है। संबद्ध उपयोक्ताओं, जिन्होंने अधिक प्रशुल्क अदा किया है, को बिना वापस किए भावी प्रशुल्क में पूर्व अधिशेष का समायोजन करने का दृष्टिकोण अपनाया गया था क्योंकि कई टर्मिनलों को उपयोक्ताओं की पहचान करने और उन्हें वापसी करने में मुश्किल होती थी। इस मामले में, टीएमआईएलएल पूर्वकाल में प्रशुल्क की अधिक वसूली संबद्ध उपयोक्ताओं को वापस करने के लिए सहमत है। इसके अलावा, केओपीटी ने भी इस दृष्टिकोण का समर्थन किया है। इसके अलावा, टीएमआईएलएल ने भावी प्रशुल्क में पूर्व अधिशेष के समायोजन के कारण प्रशुल्क में भारी विभिन्नता के बारे में बात उठाई थी। इस परिस्थिति में, यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल को उसके द्वारा अधिक वसूल किए गए प्रशुल्क की संबद्ध उपयोक्ताओं को वापसी करने की अनुमति प्रदान करने के लिए प्रवृत्त है।
- (iv). (क). जैसाकि केओपीटी द्वारा सही उल्लेख किया गया है, टीएमआईएलएल द्वारा पूर्वकाल में की गई अधिक वसूली टीएमआईएलएल की गतिविधियों के निधिकरण का ब्याज-मुक्त स्रोत नहीं हो सकता। ऐसी स्थिति में, पूर्व उगाहियों पर ब्याज वसूल करने संबंधी केओपीटी के सुझाव में गुणदोष है। इसलिए, अधिक वसूली वापस करते समय टीएमआईएलएल को संबद्ध उपयोक्ता द्वारा प्रारंभिक बिल के भुगतान की तारीख से उन्हें अधिक वसूल की गई राशि की वापसी की तारीख तक ब्याज अदा करना होगा।

(ख). टीएमआईएलएल द्वारा पूर्वकाल में की गई अधिक वसूली की वापसी की जाए। हालांकि भिन्न संदर्भ में, टीएमआईएलएल ने अपने पुनर्विचार आवेदन में प्राइम लैंडिंग दर (पीएलआर) के बारे में उल्लेख किया था कि वह पूर्वकाल में 10 प्रतिशत से 10.5 प्रतिशत के बीच थी। महापत्तन न्यासों और उसपर निजी टर्मिनलों को विलंबित वापसियों पर पीएलआर के ऊपर 2 प्रतिशत ब्याज अदा करना होता है। इसलिए, इसकी प्रोद्भूत अवधि और वापसी अवधि दोनों के दौरान, पूर्व अधिशेष पर 12 प्रतिशत प्रतिवर्ष पर ब्याज पर विचार करना उपयुक्त होगा। चूंकि ब्याज देयता का निवर्तन अभी किया जाना है, इसलिए वापस की जाने वाली राशि पर टीएमआईएलएल द्वारा 12 प्रतिशत वार्षिक ब्याज देय है।

- (v). वर्ष 2002-03 से 2007-08 (प्रथम छमाही) के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा वसूल की गई वर्ष-वार वास्तविक प्रचालन आय निम्न-निम्न है। तदनुसूची अवधि के लिए टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित पूर्व अधिशेष भी निम्न-निम्न है। संबद्ध उपयोक्ताओं को वापसी के प्रयोजन के लिए टीएमआईएलएल के प्रशुल्क बही में प्रत्येक वर्ष के लिए पूर्वव्यापी संशोधन करना होगा।

सामान्य प्रशुल्क निर्धारण/समीक्षा प्रक्रिया में, अनुमानित निवल अधिशेष/घाटे की औसत (स्वीकार्य लागत और अनुमत प्रतिलाभ के पश्चात्) प्रशुल्क वैधता चक्र में भावी वर्षों की अनुमानित प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में अनुमानित प्रशुल्क में वृद्धि अथवा कटौती की अनुमति देने के लिए सुविचारित किया गया है। प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में प्रासंगिक अवधि के दौरान पूर्ववर्ती स्वीकार्य लागत और अनुमत प्रतिलाभ में टीएमआईएलएल द्वारा अर्जित औसत निवल अधिशेष की गणना करने के लिए समान दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया है जिसकी गणना नीचे दी गई है:

(रूप में लाखों में)

विवरण	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08 (पहली छमाही)	कुल
(I) कुल प्रचालन आय	1468.83	1427.35	1776.49	2650.58	1979.07	1136.09	10438.41
(II) अधिशेष/घाटा	497.17	579.90	418.09	487.29	-46.36	-204.36	1731.73
(III) विशेष लेवी	8.09	3.24	7.22	24.86	0.00	0.00	43.41
(IV) कुल अधिक उगाही (II + III)	505.26	583.14	425.31	512.15	-46.36	-204.36	1775.14
(V) अधिक वसूली, प्रचालन आय के % रूप में	34.40%	40.85%	23.94%	19.32%	-2.34%	-17.99%	
प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में औसत निवल अधिशेष	16.36%						

- (vi). यह ध्यान देने योग्य है कि पूर्व अवधि के लिए मूल्यांकित ₹0 2009.83 लाख का पूर्व अधिशेष पुनर्विचारित स्थिति के मद्देनजर कम करके ₹0 1775.14 लाख कर दिया गया है जैसाकि नीचे पैरा 9.1 के अधीन तालिका में दर्शाया गया है।
- (vii). टीएमआईएलएल को अधिक वसूल की गई राशि की वापसी इसके प्रचालन के शुरू होने से 23 नवम्बर, 2007 तक (अर्थात् उस तारीख तक जिसको इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित संशोधित दरमान प्रभावी होना है) अवधि के दौरान इसके द्वारा दिए गए बिल राशि के 16.36 प्रतिशत पर संबद्ध पक्षों को इस आदेश की तारीख से तीन माह के भीतर 12 प्रतिशत वार्षिक ब्याज के साथ वापसी करनी होगी और सत्यापन के लिए केओपीटी को इस आदेश की तारीख से छह माह के भीतर इस संबंध में विधिवत् लेखापरीक्षित लेख भेजने होंगे। टीएमआईएलएल को उन वापसी के बारे में भी भेजने होंगे जोकि संबद्ध पक्षों की पहचान नहीं होने के कारण नहीं किए जा सकें। केओपीटी से अनुरोध है कि टीएमआईएलएल द्वारा भेजे जाने वाले ब्योरो का सत्यापन करें और इस प्राधिकरण को अपनी रिपोर्ट भेजें ताकि यह प्राधिकरण उन वापसियों के समायोजन के बारे में निर्णय लिया जा सके जो वापस नहीं किए जा सकें।

9.1. उपर्युक्त विश्लेषण के आलोक में, दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 का आदेश निम्नलिखित मदों के मामले में संशोधित किया जाता है:

(रूप में लाखों में)

क्र. सं.	मद	संशोधन का प्रभाव					कुल 2007-08 की दूसरी छमाही से 2009-10
		2002-03 to 2004-05	2007-08		2008-09	2009-10	
			प्रथम छमाही	दूसरी छमाही			
1.	पहले सुविचारित परंतु अब छोड़ दिए गए उर्वरक के लिए प्रहस्तन प्रमारों से आय	0.00	93.75	93.75	187.50	187.37	478.62
2.	अब लागत रूप में सुविचारित कंटेनरों के ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण संबंधी व्यय	0.00	0.50	0.50	1.05	1.11	2.66
3.	उर्वरकों के प्रहस्तन के लिए तेल और ल्यूबरिकेंट को अलग रखे जाने के कारण उपस्कर चालन लागत का संशोधन	0.00	0.93	0.93	3.42	3.51	8.19
4.	9000 वर्ग मी० भूमि पर अब स्वीकृत पट्टा किराये	0.00	0.00	7.52	15.41	16.18	38.11
5.	₹0 1953 लाख के निवेश पर सुविचारित 1.5 प्रतिशत की दर से बीमा	0.00	14.83	14.85	29.29	29.29	73.23

6.	एलएसडी, खोलना और सर्वेक्षण व्ययों पर स्वीकृत वृद्धि	0.00	3.58	3.60	15.71	27.60	46.91
7.	9000 वर्ग मी० भूमि के लिए रु० 30.07 लाख के एनआरएनए जमा को शामिल करने पर बढ़ा खाते राशि में वृद्धि	0.00	0.00	0.64	1.28	1.28	3.20
8.	निम्न के कारण प्रतिलाभ में वृद्धि - प्रचालन व्ययों में वृद्धि के कारण रोकड़ जमा में 30.07 लाख वृद्धि के एनआरएनए जमा का अपरिशोधित शेष	0.00 0.00	0.00 0.00	4.71 0.31	4.50 0.77	4.30 0.97	13.51 2.05
9.	वर्ष 2002-03 से 2004-05 के लिए क्रमशः 31.34 लाख, 11.00 लाख और 78.74 लाख के स्वीकृत उच्चतर क्षमता उपयोगिता के कारण प्रतिलाभ में वृद्धि	121.08	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
10.	भावी प्रक्षेपणों में सेट ऑफ पूर्व अधिशेष राशि में भिन्नता	0.00	0.00	401.97	803.93	803.93	2009.83
		121.08	113.60	628.58	1062.86	1065.84	2677.28
	कुल		234.68				

9.2 आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 का लागत विवरण तदनुसार संशोधित किया गया है और संशोधित लागत विवरण संलग्नक-1 रूप में अनुलग्न किया गया है। (तत्कालीन) मौजूदा केओपीटी दरमानों पर प्रभार्य प्रशुल्क पर लागत विवरण द्वारा प्रकट परिणाम नीचे दी गई तालिका में यथा निर्दिष्ट सारबद्ध किया गया है:

प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर टीएमआईएलएल के परिणामों सार:

क्र. सं.	विवरण	प्रचालन आय (रुपये करोड़ों में)				निवल घाटा (-) (रुपये करोड़ों में)				निवल घाटा (-) प्रचालन आय के % रूप में			औसत अधिशेष/ घाटा %
		2007-08*	2008-09	2009-10	Total	2007-08*	2008-09	2009-10	Total	2007-08*	2008-09	2009-10	
1	टीएमआईएलएल समग्र रूप में	11.36	24.78	25.95	62.09	1.38	2.55	2.53	6.46	12.12%	10.31%	9.75%	10.72%

\*अक्टूबर, 2007 से मार्च, 2008 तक छह माह की अवधि के लिए।

अक्टूबर, 2007 के आदेश में, भावी ढाई वर्षों की अवधि के लिए टीएमआईएलएल की वित्तीय/लागत स्थिति एकमात्र आधार पर घाटे में थी। चूंकि पूर्ववर्ती अधिशेष भावी प्रशुल्क में सेट ऑफ किया गया था, इसलिए अधिशेष स्थिति में वित्तीय/लागत स्थिति में 20 प्रतिशत अधोगामी संशोधन करने की आवश्यकता है। लागत स्थिति में 18.36 प्रतिशत के ऊर्ध्वमुखी संशोधन की आवश्यकता है। अतः टीएमआईएलएल के दरमान विलंबशुल्क दरों, उपस्कर किराया प्रभारों और अकुशल श्रम की आपूर्ति के लिए प्रभारों को छोड़कर कार्गो संबंधित प्रभारों के वर्तमान स्तर पर 18 प्रतिशत की वृद्धि करते हुए निर्धारित किए जाते हैं।

10. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण टीएमआईएलएल के संशोधित दरमान अनुमोदित करता है जोकि संलग्नक-II रूप में अनुलग्न है। यह दरमान आदेश दिनांक 12 अक्टूबर, 2007 द्वारा अनुमोदित दरमान की तारीख से प्रभावी होकर कार्यान्वित किया जाएगा, परंतु माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय द्वारा प्रदान की गई अंतरिम रोक के लिए। चूंकि माननीय कलकत्ता उच्च न्यायालय का अंतरिम आदेश लागू है, इसलिए संशोधित दरमान उक्त अंतरिम आदेश के परित्याग अथवा समाप्ति, जो भी पहले हो, पर कार्यान्वयन-योग्य है।

11.1. प्रचालन के प्रारंभ में 23 नवम्बर, 2007 तक बनाए गए सभी बिलों के मामलों में, टीएमआईएलएल को निदेश दिया जाता है कि संबद्ध पक्षों को संबद्ध उपयोक्ता द्वारा बिल के भुगतान की तारीख से अधिक वसूल की गई राशि की उन्हें वापसी तक 12 प्रतिशत वार्षिक पर परिकलित ब्याज के साथ बिल राशि का 16.36 प्रतिशत वापस करें।

11.2. वापसी के लेखापरीक्षित लेखे उपर्युक्त अनुच्छेद XIV (vii) में स्पष्ट किए गए तरीके से भेजने के लिए टीएमआईएलएल को निदेश दिया जाता है।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/2007/असा.]

(कर्मचारी कक्षा)

1. ४ जनवरी २००७ से सितंबर २००७ तक ६ माह की अवधि के लिए संशोधित अनुमान।  
2. १ अक्टूबर २००७ से मार्च २००८ तक ६ माह की अवधि के लिए संशोधित अनुमान।  
3. जनवरी २००७ तक सांख्यिकीयों के रूप में २०००-०७ के औसत।

## संलग्नक-II

**टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड**  
**हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स के बर्थ सं. 12 पर प्रचालनों के लिए दरमान**

## 1. प्रारंभ का लघु शीर्षक

यहां निर्धारित किया गया दरमान टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड (टीएमआईएलएल), बर्थ सं. 12, कोलकाता पत्तन न्यास का हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स का दरमान कहलाएगा।

## 2. परिभाषा

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i). 'यथा-मूल्य' निर्यातों के मामले में अर्थ होगा निर्यातों का एफओबी मूल्य, शिपिंग बिल में सीमाशुल्क द्वारा यथा स्वीकृत।
- (ii). 'यथा-मूल्य' आयातों के मामले में अर्थ होगा आयातों का अर्थ होगा आयातों का सीआईएफ मूल्य, प्रवेश के बिल पर सीमाशुल्क द्वारा यथा स्वीकृत।
- (iii). 'टीएम इंटरनेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड' का अर्थ होगा 43, चौरंगी रोड़, कोलकाता-71 पर अपने पंजीकृत कार्यालय के साथ कम्पनी अधिनियम, 1956 के अधीन पंजीकृत कम्पनी।
- (iv). टीएमआईएलएल परिसर का अर्थ होगा लाइसेंस करार के अधीन आबंटित बैंकअप क्षेत्र सहित टीएमआईएलएल को लाइसेंस पर दिया गया क्षेत्र।
- (v). 'दिवस' का अर्थ होगा दिन के प्रातः 6 बजे से शुरू होकर आगामी दिन को प्रातः 6 बजे तक की अवधि।
- (vi). 'विलंबशुल्क' का अर्थ होगा इस दरमान में यथा विनिर्दिष्ट निःशुल्क अवधि से अधिक टीएमआईएलएल परिसर के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार और लाइसेंस अवधि के दौरान कार्गो के भंडारण के लिए लाइसेंस आधार पर पत्तन उपयोक्ता को आबंटित क्षेत्र में भंडारित कार्गो शामिल नहीं होगा।
- (vii). 'माह' का अर्थ होगा अवकाश दिवसों सहित 30 कैलेंडर दिवस अन्यथा विनिर्दिष्ट को छोड़कर।
- (viii). 'ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभारों' का अर्थ होगा लदाई/उतराई प्रचालन के लिए जनशक्ति की आपूर्ति के रूप में टीएमआईएलएल द्वारा ऑन-बोर्ड सेवाएं प्रदान करने के लिए कार्गो/घटक/वस्तु/पैकेज/कंटेनर पर प्रभार।
- (ix). 'ओवरसाइड उतराई/नौभरण' का अर्थ होगा उतराई/नौभरण प्रचालन के समय घाट से बिना गुजरे पोत से/पर कार्गो की उतराई/लदाई प्रचालन।
- (x). 'शट आऊट कार्गो' का अर्थ होगा टीएमआईएलएल परिसर में पड़ा निर्यात कार्गो जो पोत पर ऑन-बोर्ड नौभरित नहीं किया गया जिसके लिए यह टीएमआईएलएल परिसर में प्राप्त हुआ था।
- (xi). 'टीईयू' का अर्थ होगा कंटेनर की बीस फीट समकक्ष इकाई।
- (xii). 'पोतांतरण' का अर्थ होगा अन्य पत्तन/पत्तनों गंतव्य के लिए समुद्रगामी पोत/बार्ज से दूसरे समुद्रगामी पोत/बार्ज कार्गो/कंटेनर का स्थानांतरण। इसमें कुछ प्रचालनात्मक कारण से पोत से उतारा गया और बाद में उसी पोत पर लादा गया कोई कार्गो भी शामिल है।
- (xiii). 'घाटशुल्क' का अर्थ होगा टीएमआईएलएल परिसर के भीतर लादे गए अथवा नौभरित अथवा पोतांतरित सभी कार्गो/कंटेनर पर वसूली-योग्य मूल देयताएं।
- (xiv). 'जोखिमपूर्ण-I' का अर्थ होगा कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा समय-समय पर अंगीकृत जोखिमपूर्ण कार्गो की सूची में जोखिमपूर्ण-I रूप में वर्गीकृत कार्गो।
- (xv). 'स्टॉक कार्गो' का अर्थ होगा बिना निर्यात दस्तावेजों के पोतांतरण के लिए पत्तन पर प्राप्त कार्गो।
- (xvi). 'ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण' का अर्थ होगा पोत-प्रचालन में अधिक उत्पादकता/दक्षता अर्जित करने के लिए कार्गो के पोत से तट/तट से पोत स्थानांतरण प्रचालन के दौरान टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त विशेष सेवाएं, दोनों ऑन-बोर्ड और ऑन-तट।

## 3. निर्धारण के सामान्य सिद्धांत:

- (i). न्यूनतम प्रभार्य भार/माप 1 टन/1 घन मी० होगा जबकि सकल भार/माप 1 टन/1 घन मी० से कम हो सकता है। उस मामले में जहां प्रभार भार आधार पर है और सकल भार सही 100 कि०ग्रा० के गुणक में नहीं है तो उसे 100 कि०ग्रा० के अगले उच्चतर गुणक पर पूर्णांकित किया जाएगा। जहां सकल घन मी० दशमलव में हो, वहां उसे घन मी० की अगली उच्चतर पूर्ण इकाई में पूर्णांकित किया जाएगा।
- (ii). किसी अवधि/भार से इतर इकाई के लिए लागू दरें उसकी अवधि/इकाई के हिस्से पर लागू होंगी।



- (iii). जब तक अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, यदि टीएमआईएलएल उपस्कर पोत से/पर कार्गो/कंटेनर की लदाई/नीकरण के लिए अथवा पोत द्वारा किसी अन्य प्रयोजन के लिए, खंड 10.1 में यथा विनिर्दिष्ट उपस्कर किंवा प्रभार वसूल किया जाएगा।
- (iv). कार्गो संबंधी प्रभार कार्गो के स्वामियों अथवा उनके निकासी तथा अग्रेषण एजेंटों/प्रहस्तन एजेंटों से वसूल किए जाएंगे परंतु वहां नहीं जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट हो, अथवा उन मामलों में जहां जलयान स्वामी/स्टीयर एजेंट ऐसे प्रभार अदा करने के लिए सहमत हों।
- (v). नमूने, सारणियां और अन्य वस्तुएं जिसके लिए शिपिंग कम्पनियां मालभाड़ा वसूल नहीं करती हैं और जिसपर सीमांत शुल्क देय नहीं है, राजनयिक डाक बैग, ट्रू बैक और बर्थ से 12 के संवित्त टीएमआईएलएल की परिकल्पना बुनियादों में प्रयोग के लिए सभी वस्तुएं, एचडीसी सभी कार्गो संबंधी प्रभारों के भुगतान से छूट प्राप्त होंगी।
- (vi). उन दिनों के लिए विलंबशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा जिसके दौरान पत्तन/टीएमआईएलएल के कर्मचारियों द्वारा हड़ताल के कारण सुपुर्दगी नहीं की जा सकती, बशर्त कि अग्रिम अथवा उसका प्रतिकूल एजेंट हड़ताल की शुरुआत से पहले सभी प्रभारों के भुगतान पर संपूर्ण सुपुर्दगी दस्तावेज दाखिल कर देता है।
- (vii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
- (क). उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, टीएमआईएलएल विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख). दंडात्मक ब्याज की दर 14.75 प्रतिशत होगी। यह दंडात्मक ब्याज दर टीएमआईएलएल और प्रहस्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग). वापसियों में विलंब सेवा के समाप्त होने की तारीख अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने पर, जो भी बंद में हो, से केवल 20 दिन बिना जाएगा।
- (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टीएमआईएलएल द्वारा बिल निकाले जाने की तारीख के पश्चात केवल 10 दिन निम्नी किया जाएगा। तथापि, यह प्रचालन उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुक्तान महत्त्वपूर्ण न्यास अधिनियम में यथा विनिर्दिष्ट टीएमआईएलएल की सुविधाओं की सेवाएं प्राप्त करने/प्रयोग करने से पहले किया जाना होता है और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में तर्त रूप में निर्धारित हो।
- (viii). कार्गो प्रहस्तन प्रभारों की वसूली के लिए कार्गो की प्रकृति जानने के लिए किसी कार्गो को "अविनिर्दिष्ट वर्ग" अथवा अन्यथा के अधीन वर्गीकृत करने से पहले, यदि अपेक्षित हो, यह देखने के लिए प्रासंगिक सीमांत शुल्क बर्गीकरण को देख लिया जाए कि क्या यह कार्गो अनुसूचियों में उल्लिखित विनिर्दिष्ट वर्गों में से किसी वर्ग के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।
- (ix). उपयोक्ताओं को टीएमआईएलएल पर आरोप्य, उपयुक्त स्तर से ऊपर, विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (x). (क). जहां कहीं अधिसूचित दरमान में सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो तो टीएमआईएलएल टीएमपी को उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।
- (ख). प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही साथ, केवलकाला पत्तन न्यास को ऐसी दर की वसूली के बारे में जानकारी देते हुए प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है, जब तक इस दर को अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं किया जाता है।
- (ग). अंतरिम अवधि में प्रचलित की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर विधित होनी चाहिए; और, इसपर टीएमआईएलएल और संबद्ध उपयोक्ताओं परस्पर सहमत होने चाहिए।
- (घ). टीएमपी द्वारा निर्धारित अंतिम दर सामान्यतः केवल भावी रूप में प्रभावी होगी। तदर्थ सब में अंगीकृत अंतरिम दर इस प्रकार स्वीकार किया जाएगा जब तक यह पूर्ववर्ती प्रभाव से कुछ संशोधन की अपेक्षा के लिए अधिक नहीं पाया जाता है।

## 4. घाटशुल्क प्रभार :

4.1. विदेशी कार्गो पर घाटशुल्क नीचे तालिका में यथा उल्लिखित दरों पर वसूल किया जाएगा:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मी०ट० (रुपयों में)
1.	लोह अयस्क और रेत	16.20
2.	चूनापत्थर, पिग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और लोह अयस्क को छोड़कर सभी प्रकार के अयस्क	32.40
3.	तैयार उर्वरक, सोडा, सल्फर, सी.आई. गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार के बैग कार्गो और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	56.70
4.	टयूब और पाइप, लोह और स्टील, न्यूजप्रिंट	48.60
5.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्ज (अमोबाइल इकाईयां)	56.70
6.	कंटेनर (टीईयू)	1782 प्रति टीईयू
7.	कार, कोई रबड़ टायर वाहन, अर्थ मूविंग उपस्कर	3240 प्रति इकाई
8.	लट्टे/टिम्बर/वेनियर	85.05 प्रति घन मी०
9.	ऊपर अविनिर्दिष्ट कोई अन्य कार्गो - आयात कार्गो - निर्यात कार्गो	0.20 प्रतिशत यथा-मूल्य 0.162 प्रतिशत यथा-मूल्य

4.2. ओवरसाइड उतारे गए/नौभरित कार्गो पर, प्रभार उपर्युक्त दरों के 70 प्रतिशत पर वसूल किए जाएंगे।

4.3. कार्गो के पोतांतरण अथवा बोर्ड पर कार्गो के स्थानांतरण के लिए, प्रभार उक्त 4.1 में विनिर्दिष्ट दरों का 1.5 गुणा वसूल किया जाएगा।

4.4. शटआउट/स्टॉक कार्गो पर, जोकि टीएमआईएलएल परिसर में लिया जाता है, घाटशुल्क का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा। इसके अतिरिक्त, ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार और तट प्रहस्तन प्रभार, जो भी लागू हो, वसूल किए जाएंगे यदि कार्गो के प्रहस्तन के लिए श्रमिक और/अथवा उपस्कर टीएमआईएलएल द्वारा आपूर्ति किए/किया जाता है।

शटआउट कार्गो पर अतिरिक्त घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा यदि वही कार्गो बाद में पत्तन परिसर में बिना हटाए नौभरित किया जाता है।

4.5. ऊपर विनिर्दिष्ट कंटेनरों के प्रहस्तन की दर 20 फीट कंटेनर के लिए लागू है। 20 फीट से अधिक और 40 फीट तक कंटेनर के लिए दर ऊपर उल्लिखित की गई दर का 150 प्रतिशत होगी। 40 फीट से अधिक कंटेनरों के लिए दर ऊपर उल्लिखित की गई दर का 200 प्रतिशत होगी।

4.6. तटीय कार्गो/कंटेनरों के मामले में, ताप कोयले के अलावा, लोह अयस्क और लोह अयस्क गुट्टिकाओं के लिए ऊपर विनिर्दिष्ट दरों का 60 प्रतिशत लागू होगा।

## 5. ऑन-बोर्ड प्रभार:

5.1. ऑन-बोर्ड प्रभार नीचे तालिका में यथा उल्लिखित दरों पर विदेशी कार्गो पर वसूल किया जाएगा:

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति मी०ट० (रुपयों में)
1.	चूनापत्थर, पिग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क	24.30
2.	तैयार उर्वरक, सोडा, सल्फर, सी.आई. गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार के बैग कार्गो और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	24.30
3.	टयूब और पाइप, लट्टे, लोह और स्टील, न्यूजप्रिंट	64.80
4.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्ज (अमोबाइल इकाईयां)	32.40
5.	कंटेनर (टीईयू)	222.75 प्रति टीईयू
6.	कार, कोई रबड़ टायर वाहन, अर्थ मूविंग उपस्कर	40.50 प्रति इकाई

5.2. ओवरसाइड उतारे गए/नौभरित कार्गो पर, प्रभार ऊपर उल्लिखित दरों के 70 प्रतिशत पर वसूल किए जाएंगे।

5.3. कार्गो के पोतांतरण अथवा बोर्ड पर कार्गो के स्थानांतरण के लिए प्रभार उक्त 5.1 में विनिर्दिष्ट दरों का 1.5 गुणा वसूल किया जाएगा।

5.4. ऊपर विनिर्दिष्ट कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दर 20 फीट कंटेनर के लिए लागू है। 20 फीट से अधिक और 40 फीट तक के कंटेनरों के लिए दर ऊपर उल्लिखित की गई दर का 150 प्रतिशत होगी। 40 फीट से अधिक के कंटेनरों के लिए, दर ऊपर उल्लिखित दर का 200 प्रतिशत होगी।

5.5. तटीय कार्गो कंटेनरों के मामले में, ताप कोयले के अलावा, लौह अयस्क और लौह गुटिकाओं के लिए ऊपर विनिर्दिष्ट दरों का 60 प्रतिशत लागू होगा।

#### 6. ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण:

6.1. नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर आयात/निर्यात कार्गो के मामले में बर्थ सं. 12 टर्मिनल पर टीएमआईएलएल द्वारा प्रदत्त निम्नलिखित सेवाओं के लिए ऑन-बोर्ड पर्यवेक्षण प्रभार वसूल किए जाएंगे:

- क. आयात कार्गो को खोलना।
- ख. निर्यात कार्गो को बांधना, सुरक्षा देना और डनेजिंग।
- ग. कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए सिलिंग्स और गिबर्स उपलब्ध करवाना।
- घ. उतराई के दौरान का मिलान सर्वेक्षण।
- ङ. उतारे गए/नौचरित कार्गो की क्वालिटी का सर्वेक्षण।
- च. उतराई के दौरान जेट्टी पर डनेजिस का स्थापन और हटाना।
- छ. हुक प्वाइंट पर कार्गो की हीपिंग।
- ज. जेट्टी पर जल छिड़काव।
- झ. बर्थ/जेट्टी की सफाई।
- ण. हथ सफाई।
- ट. पोत के घुमाव को कम करने के लिए इससे बेहतर उतराई/लदाई अर्जित करने के लिए ब्लॉट से जेट्टी और विलोमत ट्रेलरों/डम्पर की पंक्ति लगाने सहित पोत प्रचालन के दौरान संपूर्ण कार्गो प्रहस्तन कार्य पर्यवेक्षण/अनुवीक्षण/निर्देशन करना।

6.2. उपर्युक्त विनिर्दिष्ट कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दर 20 फीट कंटेनर के लिए लागू है। 20 फीट से अधिक और 40 फीट तक के कंटेनरों के लिए दर ऊपर उल्लिखित का 150 प्रतिशत होगा। 40 फीट से अधिक के कंटेनरों के लिए दर ऊपर उल्लिखित का 200 प्रतिशत होगी।

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति मीट्रो (रुपयों में)
1.	चूनापत्थर, पिंग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क और अन्य शुष्क बल्क कार्गो	14.85
2.	जलवायु से उतारे गए ट्यूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट	72.90
3.	जलवायु पर नौचरित ट्यूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट	117.00
4.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे (शिपसाइटल इकाईयां)	135.00
5.	कंटेनर	225.00 प्रति टीईयू
6.	कार, कोई रबड़ टायर वाहन, अन्य मूविंग उपकरण	2700.00

#### 7. लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग:

7.1. विदेशी कार्गो की लदाई/उतराई/रिस्टेकिंग के लिए निम्नलिखित प्रभार नीचे तालिका में विनिर्दिष्ट दरों पर वसूल किए जाएंगे।

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति मीट्रो (रुपयों में)
1.	चूनापत्थर, पिंग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क	16.20
2.	सोडा, सल्फर, सी.आई. गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार के बैग कार्गो और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	36.00
3.	ट्यूब और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील, न्यूजप्रिंट	40.50
4.	परियोजना कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जे उनके 20 टन से कम भार वाले पैकेजों सहित	40.50
5.	कंटेनर (टीईयू)	145.80 प्रति टीईयू

टिप्पणी: शंकाओं के निवारण के लिए एतद्वारा यह स्पष्ट किया जाता है कि जहां उपस्कर समर्थन उपलब्ध करवाया गया है और प्रभार खंड 10 - विविध प्रभार के अधीन वसूल किए जाते हैं तो इस धारा के अधीन कोई पृथक वसूली नहीं की जाएगी।

7.2. जहां कार्गो उतराई के स्थान पर उतारा और साथ ही साथ घट्टा लगाया जाता है, तो यह केवल एक प्रचालन की राशि होगी।

7.3. जहां पोत के कार्गो की उतराई के लिए होपर्स इस्तेमाल किए जाते हैं और होपर का इस्तेमाल करते हुए लादे जाते हैं तो यह लदाई गतिविधि का एक प्रचालन होगा।

7.4. ऊपर विनिर्दिष्ट कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दर 20 फीट कंटेनर के लिए लागू है। 20 फीट से अधिक और 40 फीट तक कंटेनर के लिए दर ऊपर उल्लिखित का 150 प्रतिशत होगी। 40 फीट से अधिक कंटेनरों के लिए ऊपर उल्लिखित का 200 प्रतिशत होगी।

7.5. तटीय कार्गो/कंटेनरों के मामले में, ताप कोयला के अलावा, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाएं ऊपर विनिर्दिष्ट दरों के 60 प्रतिशत पर लागू होगी।

#### 8. विलंबशुल्क

8.1. नीचे विनिर्दिष्ट विलंबशुल्क-मुक्त अवधि स्वीकार करने के पश्चात (कंटेनरबद्ध कार्गो से इतर) निर्यात कार्गो पर विलंबशुल्क वसूल किया जाएगा:

क्र. सं.	विवरण	विलंबशुल्क-मुक्त अवधि
1.	जोखिमपूर्ण- I कार्गो	उतराई की वास्तविक तारीख
2.	क्र.सं. 1, 3 और 4 पर उल्लिखित के अलावा सभी अन्य कार्गो	पोत जिससे कार्गो आयात किया गया की अंतिम उतराई की तारीख के पश्चात 3 दिन
3.	सुपुर्दगी के लिए पत्तन उपस्कर इस्तेमाल करते हुए गैर-जोखिमपूर्ण कार्गो, नेपाल और भूटान के लिए गैर-जोखिमपूर्ण कार्गो, लट्ठा, टिम्बर और वेनियर	पोत जिससे कार्गो आयात किया गया की अंतिम उतराई की तारीख के पश्चात 6 दिन
4.	स्वयंसेवी/राहत संगठन जैसे मिशनरीज ऑफ चेरिटी, भारत सेवाश्रम संघ, रामकृष्ण मिशन, केअर, सीआरएस, डब्ल्यूएफपी और अन्य जो केन्द्रीय सरकार/राज्य सरकार और नेपाल/भूटान सरकार अथवा उनके स्थानीय उच्चायुक्त के उपयुक्त सरकारी प्राधिकारी द्वारा प्रमाणपत्र के आधार पर समय-समय पर कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा स्वीकृत किए जा सकते हैं, द्वारा आयातित कार्गो।	पोत जिससे कार्गो आयात किया गया की अंतिम उतराई की तारीख के पश्चात 30 दिन

टिप्पणी: अंतिम उतराई तारीख (एलएसडी) वह तारीख है जिसपर एक पोत अपना आयात उतराई पूरा करता है। तथापि,

- टीएमआईएलएल पोत से पहले ही उतारे जा चुके कार्गो के लिए एलएसडी रूप में कोई अन्य तारीख घोषित कर सकता है जब पोत टीएमआईएलएल पर अनारोप्य किसी गलती/कारण के लिए 24 घंटों से अधिक के लिए कार्यगत बर्थ में कार्गो प्रचालन कार्य नहीं कर रहा हो। ऐसे मामलों में, एक पोत के पास एक से अधिक एलएसडी हो सकता है।
- निःशुल्क समय की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और केओपीटी/टीएमआईएलएल के गैर-प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे। रविवारों को निःशुल्क समय की परिगणना के प्रयोजन के लिए तब तक अलग नहीं रखा जा सकता जब तक सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और केओपीटी/टीएमआईएलएल के गैर-प्रचालन दिवस रविवारों को पड़ते हैं।

विलंबशुल्क प्रभार प्रोद्भूत शुरू होने के पश्चात सीमाशुल्क अवकाश दिवसों अथवा केओपीटी/टीएमआईएलएल के गैर-प्रचालन दिवसों के लिए कोई भत्ता नहीं होता है।

8.2. आयात कार्गो (लट्टे, टिम्बर, वेनियर के अलावा) पर विलंबशुल्क—मुक्त अवधि की समाप्ति के पश्चात निम्नलिखित दरों पर वसूल किया जाएगा:

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	दर रुपये में प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग	
		प्रथम 15 दिनों के लिए	16वें दिन के आगे
1.	जोखिमपूर्ण-1	153.00 प्रति टन	180.00 प्रति टन
2.	सभी अन्य कार्गो	36.00 प्रति टन	54.00 प्रति टन

8.3. आयात लट्टे, टिम्बर, वेनियर पर विलंबशुल्क विलंबशुल्क—मुक्त अवधि की समाप्ति के पश्चात निम्नलिखित दरों पर वसूल किया जाएगा:

क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	दर रुपये में प्रति घन मीटर प्रति दिन अथवा उसका भाग		
		प्रथम 7 दिनों के लिए	8वें से 14वें दिन	15वें दिन से आगे
1.	लट्टे, टिम्बर, वेनियर	5.40	10.80	16.20

8.4. निर्यात/स्टॉक कार्गो, जोखिमपूर्ण-1 वर्ग के अलावा, पर विलंबशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा, यदि सैक कार्गो प्राप्ति की तारीख से 30 दिनों के भीतर नौभरित किया जाता है। तथापि, 31वें दिन के पश्चात, ऐसे कार्गो पर विलंबशुल्क प्राप्ति की तारीख से नौभरण की तारीख तक रु० 36 प्रति टन प्रति सप्ताह अथवा उसके भाग की दर से वसूल किया जाएगा।

8.5. जोखिमपूर्ण-1 का निर्यात कार्गो केवल प्रत्यक्ष नौभरण के लिए प्राप्त होगा। यदि ऐसा कार्गो प्राप्ति की तारीख को नौभरित नहीं किया जाता है तो प्राप्ति की तारीख के अगले दिन से नौभरण की तारीख तक अथवा पत्तन परिसर से हटाने तक रु० 153/- प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा।

8.6. शटआउट/स्टॉक कार्गो, जोखिमपूर्ण-1 कार्गो से इतर, पर कार्गो की प्राप्ति की तारीख से नौभरित नहीं किए जाने पर पत्तन परिसर से कार्गो को हटाने की तारीख तक रु० 9.00 प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा। यदि शटआउट कार्गो किसी अनुवर्ती पोत द्वारा नौभरित किया जाता है तो खंड 8.4 का उपबंध लागू होगा।

8.7. ऐसे कार्गो/घटक पर जोकि न तो आयात न ही निर्यात और न ही नौभरण के लिए प्राप्त होता है, विलंबशुल्क कार्गो प्राप्ति की तारीख से कार्गो को पत्तन परिसर से हटाने की तारीख तक रु० 36.00 प्रति टन प्रति दिन अथवा उसका भाग की दर से वसूल किया जाएगा।

8.8. नीलामी अथवा निविदा अथवा निजी करार अथवा किसी अन्य तरीके से खरीदे गए अनिकसित/सीमाशुल्क कोमकिसकेटिड कार्गो पर विलंबशुल्क, सुपुर्दगी के लिए कार्गो उपलब्ध करवाए जाने की तारीख के पश्चात 10 दिन का निःशुल्क समय स्वीकार किए जाने के पश्चात, खंड 8.2 अथवा 8.3, जो भी लागू हो, में विनिर्दिष्ट दरों पर प्रभाव्य होगा।

8.9. कार्गो पर विलंबशुल्क उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जिसके दौरान टीएमआईएलएल अपने घर आरोप्य कारणों से कार्गो सुपुर्दगी की स्थिति में नहीं होता है, जब उपयोगता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

## 9. परिवहन

9.1. कार्गो, जिसके लिए टीएमआईएलएल टर्मिनल पत्तन सीमाओं के भीतर कोई परिवहन करता है, पर निम्नलिखित प्रकार वसूल किए जाएंगे:

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति मीटर (रुपये में)
1.	घुनापत्थर, पिंग आयरन और अन्य फेरस धातुएं और सभी प्रकार के अयस्क	28.35
2.	सोडा, सल्फर, सीआई, गुड्स, सीमेंट, सभी प्रकार के, बैग कार्गो और अविनिर्दिष्ट अन्य शुष्क बल्क	28.35
3.	टयूर और पाइप, लट्टे, लौह और स्टील न्यूजपैट 20 टन से कम भार	28.35
4.	परिष्कारिता कार्गो और मशीनरी तथा पुर्जें उनके 20 टन से कम भार वाले पैकेजों सहित	28.35
5.	कंटेनर (टीईयू)	243.00 प्रति टन

9.2. ऊपर विनिर्दिष्ट कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दर 20 फीट कंटेनर पर लागू है। 20 फीट से अधिक और 40 फीट तक कंटेनर के लिए दर ऊपर उल्लिखित का 150 प्रतिशत होगी। 40 फीट से अधिक कंटेनरों के लिए दर ऊपर उल्लिखित का 200 प्रतिशत होगी।

9.3. तटीय कार्गो/कंटेनरों, ताप कोयले से इतर, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुदितकनों के मामले में ऊपर विनिर्दिष्ट दरों का 60 प्रतिशत लागू होगा।

10. भंडारण और विविध सेवाएं:

10.1. निम्नलिखित सेवाओं/सुविधा के लिए प्रभार निम्न तालिका के अनुसार प्रभार्य होगा:

क्र.सं.	विवरण	दर (रुपयों में)
1.	खोलना, सफाई और वेगनों को बन्द करने के लिए प्रेषण संबंधी सेवाएं	5.40 प्रति मी०ट०
2.	हार्ड स्टैंड भूखंड के अल्पावधि आबंटन के लिए पट्टा किराये	36.54 प्रति वर्ग मी० प्रति माह
3.	हार्ड स्टैंड डके शैंड के अल्पावधि आबंटन के लिए पट्टा किराये	57.60 प्रति वर्ग मी० प्रति माह
4.	अनावृत भूखंड के अल्पावधि आबंटन के लिए पट्टा किराये	23.49 प्रति वर्ग मी० प्रति माह
5.	अकृशल श्रमिक की आपूर्ति के लिए प्रभार	150 प्रति व्यक्ति पारी
6.	3.5 घन मी० से अधिक बकेट क्षमता के फ्रंट एंड लोडर्स के लिए उपस्कर किराया प्रभार	12000 प्रति पारी
7.	3.5 घन मी० से कम बकेट क्षमता के फ्रंट एंड लोडर्स के लिए उपस्कर किराया प्रभार	6000 प्रति पारी
8.	10 मी०ट० से कम क्षमता के फोर्कलिफ्ट के लिए उपस्कर किराया प्रभार	2500 प्रति पारी
9.	10 मी०ट० और 20 मी०ट० के बीच की क्षमता के फोर्कलिफ्ट के लिए उपस्कर किराया प्रभार	12000 प्रति पारी
10.	स्टील कार्गो, जहां कहीं ग्राहक माँग करता है, के लिए प्लॉट पर डनेजिस का स्थापन और हटाना	9 प्रति मी०ट०
11.	निकासी और अग्रेषण	4.05 प्रति मी०ट०
12.	प्लॉट पर बल्क कार्गो की ऊँची हीपिंग	16.20 प्रति मी०ट०

10.2. उपस्कर किराया प्रभार विनिर्दिष्ट दरों के 50 प्रतिशत पर प्रभार्य होगा जहां कहीं उपस्कर की तैनाती किसी पारी में 4 घंटे से कम अथवा समकक्ष हो।

11. रियायतें/वापसियाँ:

यदि एक पोत टीएमआईएलएल में पतन उपस्कर की अनुपलब्धता अथवा खराबी अथवा बिजली मुल के कारण अथवा टीएमआईएलएल पर आरोग्य किन्हीं अन्य कारणों से बर्थ सं. 12 पर निष्क्रिय रहता है, पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत बर्थ किराया प्रभारों की समकक्ष रियायत स्वीकार्य होगी।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS  
NOTIFICATION**

Mumbai, the 20th March, 2008

**No. TAMP/55/2007-TMILL.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the application filed by the TM International Logistics Limited (TMILL) for a review of the Order dated 12 October, 2007 passed by this Authority, as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE****Case No. TAMP/55/2007-TMILL****M/s. TM International Logistics Limited****...Applicant****ORDER****(Passed on this 17th day of March, 2008)**

This case relates to an application filed by the TM International Logistics Limited (TMILL) for a review of the Order dated 12 October 2007 passed by the Authority.

2.1. This Authority had passed an Order on 12 October 2007 disposing of the proposal from TMILL for fixation of tariff for the services rendered by the operator at Berth No.12 at Haldia Dock Complex (HDC) of Kolkata Port Trust (KOPT). This Order was notified in the Gazette of India on 25 October 2007. The approved Scale of Rates was to come into force from 24 November 2007.

2.2. The TMILL has been operating the Berth No.12 at the Scale of Rates approved for the landlord port (KOPT) based on a provision in the License Agreement entered between KOPT and TMILL. The estimated financial / cost position showed that the TMILL will be in a net average surplus of 23.55% (after allowing admissible cost and permissible return on capital) at the level of tariff approved for KOPT (which is followed by TMILL) for the period of 2½ years from October 2007 to March 2010. Hence, the tariff for TMILL was fixed by reducing tariff of KOPT by 20% with an allowance for margin of estimation errors, if any.

3.1. With reference to the said tariff Order, the TMILL has filed an application for review on the following issues:

- (i). Additions to income from activities not performed by TMILL.
- (ii). Revenue share should be considered as an admissible item of cost for the years 2002-03 to 2004-05.
- (iii). Admissibility of the following estimated expenses:
  - (a). Equipment running cost.
  - (b). Lease rent for additional 9000 sq. mtr. of land.
  - (c). Insurance cost for the infrastructure to be created in 63,000 sq. mtr. of land.
  - (d). Overhead.
- (iv). Return on Equity for the years 2002-03 to 2004-05.
- (v). Assessed capacity of berth no.12 for the years 2002-03 to 2004-05.
- (vi). Consideration of security deposit, sundry debtors and inventory in the working capital.
- (vii). Interest cost of Rs.38.61 lakhs for the year 2005-06.
- (viii). 10% special rate collected by TMILL.

4.1. When the application of TMILL was being processed for initiating a review proceeding, the operator approached the Hon'ble High Court of Calcutta with a Writ Petition praying, *inter alia*, to direct this Authority to dispose of its review application within a stipulated time and for stay of the operation of the Order dated 12 October 2007.

4.2. The Hon'ble High Court of Calcutta has passed an order on 23 November 2007 directing this Authority to dispose of the review application of TMILL by 31 December 2007 by passing a reasoned Order after giving an opportunity of hearing to the concerned parties and



stayed implementation of the Scale of Rates fixed vide this Authority's Order dated 12 October 2007, subject to the condition that the difference between the rates charged by the Petitioner and the rates fixed by the Authority by notification dated 25 October 2007 will be kept by the petitioners in short term fixed deposits in a Nationalised Bank.

4.3. Since the joint hearing scheduled on 20 December 2007 could not be held no order on the review application could be passed before the stipulated date of 31 December 2007. Therefore, the Hon'ble High Court of Calcutta was moved for extension of time. The Hon'ble High Court passed an Order on 15 January 2008 extending the time limit upto 15 March 2008.

5.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the review application of the TMILL was forwarded to KOPT and also to the concerned user organisations which were consulted in the original proceedings for their comments. The comments received from the user organisation are summarised below:

**Eastern India Shippers Association (EISA)**

- (i). A fair tariff for various activities should be fixed in accordance with the guidelines.
- (ii). All justifiable costs and revenues should be considered by TAMP while fixing tariff.
- (iii). Consideration of fair return on investment to enable terminal operator to provide good services is important.
- (iv). It is difficult for EISA to reply point-wise as EISA is not privy to various costs and revenues of TMILL.

5.2. The KOPT has furnished its comments on the review application vide its letter dated 6 December 2007. A copy of KOPT letter was forwarded to TMILL as feedback information vide our letter dated 14 December 2007. The TMILL vide its letter dated 20 December 2007 has responded. The points raised by TMILL in its review application, the comments of KOPT and the response of TMILL on the comments of KOPT are tabulated below:

Sl. No.	Points raised by TMILL	Comments of KOPT	Response of TMILL on the comments of KOPT
I.	<p><b><u>Shore handling of fertilizers</u></b></p> <p>An amount of Rs.6.8 crores for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10 has been added on account of loading, transportation and on-board supervision of fertilizers. TMILL does not undertake the above said activities for fertilizers as the customer takes delivery from the hook point. Hence, addition to income on this account appears to be erroneous.</p>	<p>(i). KOPT is not in a position to offer any comments in respect of direct delivery of fertilizers from hook point at Berth No. 12 since such operational records are not maintained in the books of HDC. TMILL should validate its contentions with relevant records.</p> <p>(ii). The customer arranges loading and transfer of import fertiliser cargo in the case of direct delivery from hook point and delivery after transit storage at the port operated berths of HDC.</p>	<p>TMILL has reiterated that it does not undertake the activities of loading, transportation and on-board supervision for fertiliser. In this connection, TMILL has furnished a copy of user's (M/s. TATA Chemicals Limited) certificate dated 14 November 2007 which certifies that it takes direct delivery of its bulk cargo being discharged by vessel's gears. The TMILL does not provide services for on-board supervision and any sort of shore handling.</p>
II.	<p><b><u>Container handling income</u></b></p> <p>Income projections from container handling has been enhanced for the years 2007-08 to 2009-10 by</p>	<p>Stating that the port has not authorised handling of container by TMILL at Berth No. 12. KOPT objects to</p>	<p>Citing the Licence Agreement provision at serial (iii) of Appendix-1 it</p>

	about Rs.3 lakhs per annum on account of on-board supervision charges. Corresponding expenses should also be considered. 80% of the income amount should be considered as expense on this account.	consideration of the income as well as the corresponding expenditure in respect of container handling in the cost statement of TMILL and prescription of tariff.	has argued that it is permitted to handle containerized cargo. Subsequent restriction by KOPT is seen by TMILL as contrary to the terms of the Licence Agreement and not enforceable. TMILL does not agree with KOPT's suggestion that TAMP should not prescribe any tariff for container handling.
III.	<p><b><u>Royalty / Revenue share</u></b></p> <p>Since the license agreement was signed much before July 2003, royalty / revenue share needs to be considered as an item of admissible expenditure for the years 2002-03 to 2004-05 also. In the case of Chennai Container Terminal Limited (CCTL) [No.TAMP/73/2003-CHPT dated 27.11.2003] and in the case of Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT) [No.TAMP/15/2005-NSICT dated 7.3.2006] 100% royalty payments have been allowed as admissible expenses.</p> <p>The surpluses for the years 2002-03 to 2006-07 and for the half year April-September 2007 have been adjusted while deciding the tariff. In view of this, TMILL is left with only an amount equal to the return on equity / capital employed for these years, which is much less than the royalty / revenue share paid for those years. Since royalty / revenue share is actually payable and paid, the operations of Berth No. 12 for those years would result in actual loss. Therefore, the royalty / revenue share may be considered as admissible item of cost for the years 2002-03 to 2004-05 also.</p>	<p>(i). TMILL has paid only provisional royalty to KOPT since commencement of TMILL's operations at Berth No.12. The actual amount of royalty payable to KOPT will be determined on completion of the royalty audit. In case of other BOT project at HDC (Berth No. 4A of ISHPL), TAMP has taken a similar stand regarding non-admissibility of royalty as cost upto the year 2004-05.</p> <p>(ii). KOPT has no comments to offer regarding the contention of TMILL that it is left with only an amount equal to the ROE / ROCE which is much less than the royalty / revenue share paid for the years 2002-03 to 2006-07 and for the half year April-September 2007.</p>	<p>TMILL has stated that royalty audits for the years 2002-03 and 2003-04 were completed and the audit reports issued by the independent auditor were submitted to KOPT. Payments of royalty as certified by the independent auditors were reported to have been made to KOPT. Certain observations made in the audit report/s are now under review.</p> <p>TMILL has reiterated its requests to consider royalty paid for the years 2002-03 to 2004-05 as admissible expenditure just as in the case of Chennai Container Terminal Limited (CCTL) and Nhava Sheva International Container Terminal (NSICT).</p>
IV.	<p><b><u>Equipment running cost</u></b></p> <p>For the years 2007-08 onwards, the projected cost of oil and lubricants have been moderated based on the average per tonne cost for the year 2006-07. During 2006-07, TMILL had not handled any limestone or iron ore at Berth No. 12. As per the company's policy and as accepted by the Auditors, the cost of equipments relating to loaders (bulk</p>	<p>(i). According to KOPT, the handling of limestone or iron ore may arise after the required infrastructural facilities on 63,000 sq. mtrs of land are created by TMILL. TMILL has not submitted detailed engineering plan to KOPT in respect of the infrastructural</p>	<p>(i). TMILL has reported that it has submitted a detailed engineering plan of 63,000 sq. mtrs. of land to KOPT on 16 December 2007.</p>

	<p>handling equipments) were not considered at all in Berth No. 12. TMILL has projected bulk cargo (limestone and iron ore) from 2007-08 onwards at Berth No. 12 and it is planned to handle these cargo with own equipments. Hence, the cost of oil and lubricants, repair and maintenance and equipment registration cost with respect to loaders will be incurred for Berth No. 12 operations from 2007-08 onwards. Hence, there will be substantial increase in the overall equipment cost in addition to reasons on account of expiry of warranties of newly purchased equipments.</p> <p>Therefore, moderating the expenses on the basis of actual cost for the year 2006-07 for Berth No. 12 with only normal increase on account of inflation has given erroneous results. It has requested to accept the estimated cost on the basis of detailed calculation submitted with the proposal.</p>	<p>facilities to be created by them on the above said land. Therefore, the KOPT is not in a position to examine the bulk cargo traffic estimated for the year 2007-08.</p> <p>(ii). KOPT is of the view that equipment running cost is dependent on the extent of utilization of different equipment for handling cargo and it may not necessarily depend upon the past utilization of such equipment. The port has qualified its view by stating that TMILL should justify its projected equipment running cost for the future years by furnishing the required estimate of its future equipment utilization based on its projected cargo and handling methodology.</p>	<p>(ii). TMILL has contended that KOPT agrees with its views that equipment running cost may not depend upon past utilisation. It has made a request to review the moderation made and accept the estimated cost worked out on the basis of detailed calculations.</p>
V.	<p><b>Plot rent</b></p> <p>While submitting the revised proposal, it has been mentioned at para 6 of letter dated 14 February 2007 that the proposed development of infrastructure facilities at Berth No. 12 included development of railway siding and storage yard on land measuring 63,000 sq. mtrs. Out of this area, 54,000 sq. mtrs had already been taken over. The balance area of 9,000 sq. mtrs was allotted on 19 September 2007 and possession was taken on 12 October 2007 after payment of NRNA premium and security deposit. Hence, disallowance of expenditure on lease rental for 9,000 sq. mtrs has lead to erroneous conclusion. This cost needs to be considered and the capital employed for ROCE should include NRNA payment for this land</p> <p>9,000 sq. mtrs of land is a part of the project for developing infrastructure at Haldia Port and should not be considered in isolation. Out of the 63,000 sq. mtrs of plot, which includes 9,000 sq. mtrs area, rental income from 44,000 sq. mtrs was considered in</p>	<p>The following position has been reported by KOPT:</p> <p>(i). Possession of 9,000 sq. mtrs of land has been handed over to TMILL on 3 October 2007.</p> <p>(ii). TMILL has paid Rs.30.08 lakhs, as NRNA premium and Rs.15.03 lakhs as security deposit for allotment of 9,000 sq. mtrs of land.</p> <p>(iii). The monthly rent for 9,000 sq. mtrs of land payable to KOPT is Rs.125280/- subject to annual escalation.</p> <p>(iv). Out of total 63,000 sq. mtrs of land allotted to TMILL, a portion will be required for construction of railway siding. Exact area to be utilized for railway siding and other facilities like storage area would be known only after TMILL submits detailed engineering plan and work</p>	<p>As submitted by TMILL, it has furnished detailed plan to KOPT showing areas to be utilised for storage, utility, railway siding, etc. It has furnished a copy of the plan to the Authority.</p>

	the proposal. Only 44,000 sq. mtrs would be available for actual storage, balance being used for railway siding, roads, drainage, utilities etc.	plan to KOPT. Therefore, KOPT is not in a position to give specific comments regarding TMILL's actual plan of utilization of the additional land of 63,000 sq. mtrs for creation of different facilities.	
VI.	<p><b><u>Insurance</u></b></p> <p>When Berth No. 12 and its back-up area of 14,000 sq. mtrs had been allotted to TMILL in 2002, insurance for the back-up (storage) area had also been taken. This was done to cover damages to the concrete storage area due to operational and accidental reasons. A similar insurance cover for the new yard of 63,000 sq. mtrs (project cost Rs.1953 lakhs) is proposed to be taken. The proposed insurance cost should not be moderated. (A copy of insurance policy for the period 21/03/2007 to 20/03/2008 produced by TMILL shows that the insurance amount is Rs.14 Crores which consists of Rs.11 Crores for Berth and 2.90 Crores for back-up land and 0.10 Crore for fire fighting system with pipelines.)</p>	<p>(i). As per Clause 7.1.(d) of the Licence Agreement, TMILL is required to take insurance coverage for the assets of Berth No. 12 at their cost and expenses.</p> <p>(ii). KOPT is unable to comment on the insurance cost projected by TMILL. KOPT is the view that the TMILL should substantiate the estimated insurance cost with appropriate documents.</p> <p>(iii). The new yard of 63,000 sq. mtrs is yet to be developed with required infrastructure.</p>	<p>Detailed project report for development of 63,000 sq. mtrs. furnished to KOPT is stated to indicate the projected investments.</p> <p>TMILL has contemplated to take insurance cover as soon as the development is completed. Since the Scale of Rates would be valid for three years it has objected to the moderation of insurance cost.</p>
VII.	<p><b><u>Lashing, securing, dunnaging &amp; Unlashing, despatch related services and survey expenses.</u></b></p> <p>The estimated cost has been moderated based on the rates prevailing in the year 2006-07 or prior to that. The normal escalation factor of 5.40% per annum has not been applied while projecting the cost.</p>	In the opinion of KOPT, TMILL may substantiate its claim with documents.	TMILL has stated that it has already furnished copies of documents for the said activities to the Authority. The request of TMILL is for application of normal escalation factor of 5.4%.
VIII.	<p><b><u>Overheads</u></b></p> <p>The proposed infrastructure development at Berth No. 12 of more than Rs.20 Crores should have been taken into consideration while moderating the estimated overhead for the years 2007-08 to 2009-10. Factors like cost of running and maintenance of this infrastructure facility which would necessarily increase the activities at Berth should be taken into account. Reference may be made to the projected revenue compared to actuals of previous years. The activities like shore handling of lime stone and steel export are partly performed at present outside Berth.</p>	The KOPT is not in a position to comment on the contention of the TMILL in this regard on the ground that the operator is yet to submit detailed engineering plan regarding creation of infrastructure facilities at the additional land.	As brought out earlier, TMILL has reportedly submitted detailed plan to KOPT.

	<p>No. 12. The revenue and expenses are not booked in Berth No. 12. After development of infrastructure facility on 63,000 sq. mtrs of plot, the activities which are partly performed outside Berth No. 12 at present, will be performed at Berth No. 12 which will lead to increase in the cost at the Berth No. 12. The overheads may be allowed as projected.</p>		
IX.	<p>(a). <u>Return on Equity for the year 2002-03</u></p> <p>For the periods upto 2004-05, return on equity has been allowed bifurcating the capital employed on notional basis. (50% of the capital employed as equity and balance 50% as debt). Interest on notional debt portion has been allowed at different rates in different years. For the year 2002-03 Return On Equity (ROE) at 20% has been allowed considering notionally 50% as equity. Interest has been allowed at 3.64% (Rs. 17 lakhs) considering a notional debt of Rs. 464 lakhs whereas TMILL did not have any loan during that year. Therefore, ROE at 20% may be allowed on the full capital. Alternatively, if notional adjustment is to be made on debt equity ratio of 1:1, the interest cost should be allowed at least at the prevalent Prime Lending Rate (PLR) of the SBI in that year, which was ranging between 10% and 10.5%.</p> <p>(b). <u>Return on Equity for the year 2003-04</u></p> <p>As clarified by TMILL that the loan of Rs. 6.4 Crores was borrowed at the fag end of the financial year, no interest cost was incurred in 2003-04. Therefore, ROE on full equity should be allowed. Alternatively, if notional adjustment is to be made on debt equity ratio of 1:1, the interest cost should be allowed at the prevalent PLR of SBI in that year which was ranging between 10% and 10.5%.</p> <p>(c). <u>Return on Equity for the year 2004-05</u></p> <p>The actual debt equity ratio for the year was 0.23: 0.77 which has been notionally adjusted in the ratio of 1:1 resulting in the debt portion increasing to Rs.15.13 Crores from</p>	<p>Kolkata Port Trust has no comments.</p>	<p>TMILL has requested to give due consideration.</p>

	actual of Rs.6.9 Crores correspondingly reducing the equity portion for the computation of ROE and interest on debt. Therefore, ROE may be allowed on the actual equity amount. Alternatively, the interest cost should be allowed at the prevalent PLR of the SBI in that year which was ranging between 10% and 10.5% if the notional adjustment is to be made on debt equity ratio of 1:1.		
X.	<p><b>Capacity Utilisation</b></p> <p>(i). The assessed capacity of 10.7 lakh tonnes per annum is based on the condition that the various cargo handling equipments including mobile harbour crane are deployed. As per Licence Agreement the deployment of various equipments and development of infrastructure at Berth No. 12 was phased for the first three years which was ultimately completed during March 2005. Hence, the assessed capacity of 10.70 lakh tonnes is applicable from 2005-06 onwards only. The Authority has adopted this approach while deciding the capacity in the case of PSA SICAL (Order No. TAMP/52/2005-PSA SICAL, dated 23 August 2006).</p> <p>(ii). During the equipping phase of first three years TMILL has been able to handle much more than minimum guaranteed throughput as per the Licence Agreement. Hence, at least 100% capacity utilization should be considered in the first three years and there should not be any deduction in allowable return on equity for underutilization of capacity.</p>	<p>(i). The KOPT has stated that capacity of all the berths of HDC including Berth No. 12 of TMILL is estimated as per the guidelines issued by the Department of Shipping vide their letter No. DW/DTO-4/2001, dated 13 February 2001.</p> <p>(ii). The KOPT has no comments on the contention of the TMILL that the assessed capacity of 10.7 lakh tonnes is applicable from the year 2005-06.</p> <p>(iii). The Licence Agreement required TMILL to commence cargo handling operations at Berth No. 12 within 3 months from the date of award of Licence (29 January 2002). However, the Minimum Guaranteed Throughput (MGT) was to commence from the 4<sup>th</sup> year of the Licence Agreement. Therefore, the contention of TMILL that it handled cargo more than MGT does not have any relevance, according to KOPT.</p>	<p>TMILL has argued that though the capacity of berth no.12 has been calculated as per Government guidelines, at 0.50, 0.76, 0.76 and 0.77 million tonnes for the years 2002-03 to 2005-06 respectively, full capacity of any berth can not be achieved without proper equipping and adequate storage areas.</p>
XI.	<p><b>Working Capital</b></p> <p>(a). <b>Security Deposit</b></p> <p>Clause 2.9.4 of the revised tariff guidelines defines working capital as current assets (excluding cash / deposit balance of funds) less current liabilities. In general definition of current assets security deposit is considered as an item of current assets. Clause 2.9.9. states that TAMP will examine the reasonableness of the various</p>	<p>KOPT has reported that TMILL has paid Rs.1.05 Crores as security deposit in respect of allotment of 63,000 sq. mtrs of land to the operator which is refundable to TMILL after expiry of the Licence period subject to recovery of dues and damages.</p>	<p>The TMILL has requested to give due consideration.</p>

	<p>items of working capital like inventory, sundry debtors, cash balances etc., to ensure that it is not unjustifiably expanded. This establishes that the working capital includes but is not limited to only three items namely inventory, sundry debtors and cash balances for which limits have been set. Exclusion of security deposit as an item of working capital has lead to an erroneous conclusion.</p> <p>(b). <u>Sundry Debtors</u></p> <p>As per Clause 2.9.9. of the revised tariff guidelines sundry debtors are limited to two months estate income and railway terminal charges. Estate income includes short term / long term leases. The amount considered in the proposal on account of sundry debtors was two months of projected income from plots given on short term lease, which can be verified from the workings. Sundry debtors may be allowed as part of working capital as proposed.</p> <p>(c). <u>Inventory</u></p> <p>TMILL has requested to make correction in inventory value in the event of any revision in repairs and maintenance cost.</p>		
XII.	<p><u>Interest cost for financial year 2005-06</u></p> <p>In the cost statement submitted no interest cost has been considered for previous years. This can be verified from the expense working sheets submitted giving details of actual expenditure of previous years submitted along with the proposal. Any addition on this account will lead to erroneous results.</p>	KOPT has no comments.	TMILL has requested to give due consideration
XIII.	<p><u>Special Rate</u></p> <p>TMILL has stated that KOPT has demanded the special rate collected by TMILL This recovery has been taken into account while computing the surplus for the previous period which has been fully set off while deciding the tariff. This gives an impression that TAMP is not in favour of this amount being remitted to KOPT.</p>	<p>KOPT has demanded remittance of special rate realized by TMILL at Berth No. 12, on the ground that the 10% special rate actually collected by BOT operator was included in the tariff calculation of KOPT and the said amount was included in the total revenue collections by KOPT.</p>	TMILL has stated that it shall abide by the ruling of Authority.



	TMILL has sought the advice of the Authority to respond to KOPT.	The port has further stated that taking the figure of revenue so computed, the Authority worked out the amount of excess collection by KOPT and adjusted the said amount by way of reduction of KOPT's tariff. KOPT has contended that if the remittance of the demanded amount on account of special rate is not allowed by Authority, KOPT would suffer by way of double deduction / adjustment. Therefore, the port has requested to issue suitable instruction to TMILL to remit the special rate realized by it at Berth No. 12 to KOPT.	
--	--	---	--

6.1. Additional information / clarifications were required from the TMILL and KOPT on certain issues arising out of the review application filed by TMILL. Accordingly, TMILL and KOPT were requested to furnish the requisite details vide our letters dated 28 November 2007 and 3 December 2007. The TMILL and KOPT have responded vide their letters dated 7 December 2007.

6.2. Since TMILL and KOPT have raised certain important points, TMILL letter to KOPT and KOPT letter to TMILL were sent to them vide our letters dated 14 December 2007 for their respective comments. The TMILL has responded vide its letter dated 20 December 2007. The additional information / clarifications furnished by KOPT and the response of TMILL are tabulated below:

Sl. No.	Additional Information / Clarifications furnished by KOPT	Comments of TMILL on the additional information / clarification of KOPT				
1.	<p>(i). TMILL submitted a Detailed Project Report (DPR) prepared by M/s. Stup Consultants Pvt. Ltd., at the time of allotment of additional land wherein projected utilization of 63,000 sq. mtrs of land was reported as follows:</p> <table><tr><td>Storage and handling area</td><td>51000 sq. mtrs</td></tr><tr><td>Railway Siding, internal road, circulation, drains, office and utility services etc.</td><td>12000 sq. mtrs</td></tr></table> <p>Based on the above information, KOPT has opined that the plan of development of 19,000 sq. mtrs area for development of railway siding as submitted to the Authority by TMILL is contrary to what has been mentioned by them in its above said DPR.</p> <p>(ii). The KOPT has also made the following submissions:</p> <p>(a). TMILL was initially allotted 14,000 sq. mtrs of back-up area behind Berth No. 12 of HDC and it has constructed a shed covering 3000 sq. mtrs on this land. Apart from this, about 7000-8000 sq. mtrs of open hardstand area is utilised by TMILL for open</p>	Storage and handling area	51000 sq. mtrs	Railway Siding, internal road, circulation, drains, office and utility services etc.	12000 sq. mtrs	<p>TMILL has not furnished any comments except stating that it has submitted a detailed plan to KOPT showing areas to be utilised for storage, utility, railway siding, etc.</p>
Storage and handling area	51000 sq. mtrs					
Railway Siding, internal road, circulation, drains, office and utility services etc.	12000 sq. mtrs					

	<p>storage of cargo, the remaining open area being utilised for the purpose of utility services. Thus, taking together the covered space and the open hard stand area, the total storage space available with TMILL out of the initial allotment of 14,000 sq. mtrs is about 10,000-11,000 sq. mtrs. Therefore, the actual area available for storage of cargo behind Berth No. 12 reported to be not more than 10,000 sq. mtrs. to the Authority is not correct.</p> <p>(b). Taking into consideration that TMILL is already having storage area of about 10,000-11,000 sq. mtrs from the initial allotted land of 14,000 sq. mtrs and it is also having another 51,000 sq. mtrs of land for development of storage and handling area, its submission to the Authority showing an area of 32,100 sq. mtrs, 44,100 sq. mtrs and 44,100 sq. mtrs of land including covered space proposed to be allotted to the users during the three years period from 2007-08 to 2009-10 respectively, seems to be substantially understated.</p>																					
2.	<p>The annual cargo handling capacity of 10.70 lakh tonnes in respect of Berth No. 12 was computed for the year 2006-07 taking the highest average ship-day output achieved at the said Berth in the previous financial year (4303 tonnes) multiplied with the assumption of the Berth occupancy of 248 days as per the Government guidelines. Similarly, for the period prior to 2006-07, the assessed capacity for Berth No. 12, based on the abovesaid guidelines, for the different years is furnished below:</p> <table border="1"><thead><tr><th>Year</th><th>Highest average ship-day output achieved at Berth No. 12 in a year during the previous year (in tonnes per day)</th><th>Assumed occupancy (in days)</th><th>Assessed capacity (in million tonnes)</th></tr></thead><tbody><tr><td>2002-03 *</td><td>-</td><td>-</td><td>0.50</td></tr><tr><td>2003-04</td><td>3083</td><td>248</td><td>0.76</td></tr><tr><td>2004-05</td><td>3083</td><td>248</td><td>0.76</td></tr><tr><td>2005-06</td><td>3110</td><td>248</td><td>0.77</td></tr></tbody></table> <p>* (Initial capacity of Berth No. 12 was assessed as 0.50 million tonnes at the time of the bidding process. The Agreement between TMILL was signed on 29.01.2002)</p>	Year	Highest average ship-day output achieved at Berth No. 12 in a year during the previous year (in tonnes per day)	Assumed occupancy (in days)	Assessed capacity (in million tonnes)	2002-03 *	-	-	0.50	2003-04	3083	248	0.76	2004-05	3083	248	0.76	2005-06	3110	248	0.77	<p>TMILL has argued that though the capacity of berth no.12 has been calculated as per Government guidelines, at 0.50, 0.76, 0.76 and 0.77 million tonnes for the years 2002-03 to 2005-06 respectively, full capacity of any berth can not be achieved without proper equipping and adequate storage areas.</p>
Year	Highest average ship-day output achieved at Berth No. 12 in a year during the previous year (in tonnes per day)	Assumed occupancy (in days)	Assessed capacity (in million tonnes)																			
2002-03 *	-	-	0.50																			
2003-04	3083	248	0.76																			
2004-05	3083	248	0.76																			
2005-06	3110	248	0.77																			

6.3. The KOPT while furnishing its comments on the additional information/clarifications of TMILL has reiterated its earlier demand for remittance of special rate realized by TMILL. The additional information / clarifications furnished by TMILL and the comments of KOPT thereon are tabulated below:

Sr. No.	Additional information furnished by TMILL	Comments of KOPT on the additional information / clarification of TMILL
	<b><u>Shore Handling of fertilizers</u></b>	
(i).	Out of the total additional income of Rs.7.28 Crores considered by the Authority on account of shore handling of fertilizer and containers and despatch related services for the years 2007-08 to 2009-10, the income with reference to shore handling of fertilizer amounts to Rs.6.86 Crores.	(i). With regard to the certification by TMILL, it is stated that as per Article 3.9(a)(i)(k) of the Licence Agreement, TMILL is obliged to perform, undertake or provide in connection with the project, all services which the Licensor is authorized to perform, undertake or provide services under Section 42 of Major Port Trusts Act, 1962.

(ii).	Loading, unloading and transportation of fertilizer is not done by TMILL. It has maintained that no cost of bulk handling equipments and transportation on account of fertilizer was taken in the cost statement. No income was considered on this account.	In view of this, TMILL is required to provide shore handling services to fertilizer imports in case the importers require the same. TMILL should take steps to set up infrastructure including development of the 63,000 sq. mtrs of back-up area for the convenience of port users.
(iii).	TMILL has certified that it will not undertake any activity on account of fertilizer imports at berth no.12 except activity relating to discharge of cargo from the vessel.	
<b>Container handling income</b>		
(i).	Though it has been mentioned in the Order that an amount of Rs.1.25 lakhs per annum has been added on account of on-board supervision of containers, the actual addition of Rs.1.55 lakhs (for the first half of 2007-08), Rs.1.55 lakhs (for second half of 2007-08), Rs.3.03 lakhs each for the years 2008-09 and 2009-10 has been made.	(i). TMILL Has not been authorized to handle containers at Berth No. 12. Hence, the container income and related expenditure should not be considered in the cost statement of TMILL.
(ii).	TMILL has not handled containers at Berth No. 12 till date. Hence, there is no work order in this regard. Therefore, it has requested to consider 80% of the revenue as cost since TMILL has considered a maximum margin of 20% of the rates chargeable. 16% return on capital employed and 20% return on cost / revenue are totally different and are not comparable.	(ii). TAMP is requested to not prescribe tariff for container handling at Berth No. 12
(iii).	No contract has been entered into with any vendor for this activity. However, whenever TMILL will handle containers at Berth No. 12 and if it is required to provide on-board supervision service, this activity will be entirely outsourced.	
<b>Equipment running cost</b>		
(i).	The running cost of equipment for handling bulk raw material is more than that of equipments operated for handling of break-bulk.	TAMP may take a view in the matter.
(ii).	On an average, the equipment can lift 15 MT of break bulk cargo per move. But, in case of bulk handling, the equipment, with average bucket size of 4 CBM, can lift only 5 MT per move. Hence, number of moves required is thrice in case of bulk handling as compared to break-bulk handling.	
(iii).	Fork lifts are primarily used for handling of break-bulk cargo and front end loaders are used for handling of bulk cargo. The average diesel consumption for fork lifts is 5 litres per hour whereas front end loaders consume 17 litres per hour.	
		The Consumption of diesel by an equipment depends on its type, specification, year of manufacture, extent of utilization, maintenance etc., TAMP may take a view by consulting technical experts in this regard.

(iv).	The running of fork lifts used for handling break-bulk cargo is low compared to front end loaders used for bulk handling due to point to point operations. In other words, the element of lifting and carrying break-bulk cargo is less as compared to equipments of bulk handling.																							
(v).	The maintenance cost of fork-lifts is much less than front end loaders. During the financial year 2006-07 an amount of Rs.73 lakhs was incurred on spares for maintenance of four loaders installed at Berth No. 12 as against Rs.14.50 lakhs incurred for 11 fork lifts of various capacities. This is due to the fact that the wear and tear of loaders is higher compared to fork-lifts due to nature of cargo handling operations.	TAMP may take a view in the matter.																						
	<b>Plot rent</b>																							
(i)	<p>A total area of 63,000 sq. mtrs of bare land has been taken on lease from KOPT in two phases of 54,000 sq. mtr and 9,000 sq. mtr which is under development. The determination of effective storage area for cargo is as follows:</p> <p style="text-align: right;">(In sq. mtrs.)</p> <table><tr><td>Total area allotted</td><td>63000</td></tr><tr><td>Less:</td><td></td></tr><tr><td>Area for rail track (A) 23.00 X 76.00 mtrs</td><td>1748</td></tr><tr><td>Area for engine escape &amp; buffer (B) 10.95 X 87 Mtrs</td><td>953 *</td></tr><tr><td>Area for drain &amp; retaining wall (C&amp;D) 2 X 670 mtrs</td><td>1340</td></tr><tr><td>Area covered by rail track (E) 13.45 X 670 mtrs</td><td>9012 *</td></tr><tr><td>Siding on either side of rail track (F) 2X8X670 mtrs ( This area is for handling and not for storage)</td><td>10720</td></tr><tr><td>Peripheral drain &amp; retaining wall (G,H,I &amp; J) (2X1X29)+(2X1X35)</td><td>128</td></tr><tr><td>Approach to two warehouses (K) 8 X 35 mtrs</td><td>280</td></tr><tr><td>Offices, Security, tower lights etc.,</td><td>200</td></tr><tr><td>Total effective storage area</td><td>38,619</td></tr></table> <p style="text-align: center;">* Rounded off</p>	Total area allotted	63000	Less:		Area for rail track (A) 23.00 X 76.00 mtrs	1748	Area for engine escape & buffer (B) 10.95 X 87 Mtrs	953 *	Area for drain & retaining wall (C&D) 2 X 670 mtrs	1340	Area covered by rail track (E) 13.45 X 670 mtrs	9012 *	Siding on either side of rail track (F) 2X8X670 mtrs ( This area is for handling and not for storage)	10720	Peripheral drain & retaining wall (G,H,I & J) (2X1X29)+(2X1X35)	128	Approach to two warehouses (K) 8 X 35 mtrs	280	Offices, Security, tower lights etc.,	200	Total effective storage area	38,619	<p>TMILL has furnished a layout plan of utilization in respect of 63,000 sq. mtrs of land, which envisages creation railway siding, drainage, retaining wall, open and covered storage area, office and security tower.</p> <p>Examination of the layout plans shows that the storage area of 38619 sq. mtrs proposed to be created alongwith other facilities is reasonable.</p>
Total area allotted	63000																							
Less:																								
Area for rail track (A) 23.00 X 76.00 mtrs	1748																							
Area for engine escape & buffer (B) 10.95 X 87 Mtrs	953 *																							
Area for drain & retaining wall (C&D) 2 X 670 mtrs	1340																							
Area covered by rail track (E) 13.45 X 670 mtrs	9012 *																							
Siding on either side of rail track (F) 2X8X670 mtrs ( This area is for handling and not for storage)	10720																							
Peripheral drain & retaining wall (G,H,I & J) (2X1X29)+(2X1X35)	128																							
Approach to two warehouses (K) 8 X 35 mtrs	280																							
Offices, Security, tower lights etc.,	200																							
Total effective storage area	38,619																							
(ii).	4500 sq. mtrs (approx) would be kept on common user basis for storage of cargo during free period.																							
(iii).	The back-up area of 14,000 sq. mtr has an effective storage area of 10,000 sq. mtrs after excluding utilities, roads, offices, drains etc.,																							
(iv).	The total storage area on which plot rentals can be earned by TMILL is 44,119 sq. mtrs (38,619-4500+10000).	KOPT has not furnished comments.																						
(v).	The estimated rental income from the 44,119 sq. mtrs has been provided in the proposal																							

<b>Insurance</b>	
(i).	TMILL has stated that Berth No. 12 and its back-up area of 14,000 sq. mtrs was developed by HDC and handed over to it. TMILL has insurable interest of cost of repairing the damages that may occur to the assets since TMILL is obliged to maintain these assets in good working condition at its own cost and expense and is required to transfer the same to KOPT in good working condition at the time of expiry of the Licence Agreement.
(ii).	The insurable interest for 63,000 sq. mtrs of plot will be the cost of replacement / repair that may occur to the said land / assets developed. HDC has allotted bare land which unless developed, cannot be used for handling and storage. TMILL has considered the total investments to be made on this land including NRNA deposit as the insurable interest.
<b>Capacity utilization</b>	
(i).	The capacity of a terminal is dependent on the following three factors: (a). Stackyard Capacity. (b). Berth Capacity (c). Cargo handling equipments
(ii).	At Berth No.12, 10,000 sq. mtrs is available for storage of cargo. The maximum bearing capacity of the plot is 3 metric tonne per sq. mtr. Considering 75% of 10,000 sq. mtrs of storage area has optimum utilization, average quantity of 2.7 metric tonne per sq. mtr for storage and annual turnover ratio of 12, the capacity of the stackyard works out to 2.43 lakh metric tonnes per annum for the years 2002-03 to 2004-05.
(iii).	While the berth can handle higher cargo volumes, the cargo handling is fully dependent upon the availability of storage facilities and necessary equipments. During the years 2002-03 to 2004-05 TMILL was in the process of installing various cargo handling equipments and developing storage facilities at Berth No. 12, which concluded during the month of March 2005.

(i). TAMP may take a view by considering the provisions of Article 7.1 (d) of the Licence Agreement, which specified obligation of TMILL towards insurance during the equipping and operation phase.

(ii). With regard to Insurance on 63,000 sq. mtrs of land allotted to TMILL, it is stated that the land is yet to be developed with the required infrastructure. TAMP may take a view by considering provision of Article - 7.1(d) of the Licence Agreement.

(iii). KOPT confirms the receipt of Rs.30.06 lakhs towards NRNA premium and Rs.15.03 lakhs towards Security deposit against the allotment of 9000 sq. mtrs of land.

The annual cargo handling capacity of berth No. 12 is estimated by KOPT as per the guidelines prescribed by the Government.

With development of 63,000 sq. mtrs of land, TMILL will be in a position to have more storage area as well as facilities for aggregation / evacuation of cargo.

(iv).	Though TMILL handled cargo volumes of 6 to 7 lakh tonnes annually during the said three years, it cannot be construed to be the actual capacity since the higher volumes were handled by stacking in the plots of the customer outside Berth No. 12 and deploying hired equipments. Had the stacking area not been allotted to the customer, TMILL could not have handled the said volumes even with outsourced equipments. Since the cargo handled for the said three years are higher than the calculated capacity of the stackyard, including the factor that TMILL did not have adequate handling equipments and storage facilities, TMILL has requested not to make any adjustment on account of capacity utilization during the years from 2002-03 to 2004-05.	
	<u>Interest cost for financial year 2005-06</u>	
(i).	TMILL had taken a loan for purchase of harbour mobile crane for berth no.12 during the year 2005-06. TMILL had incurred total interest of Rs.0.38 Crores.	_____
(ii).	The difference of Rs.20 lakhs is a difference of cost provided in the cost statement and the cost appearing in the segregated accounts. The cost statement does not provide for interest as expense and the same was not included in the cost statement. The difference is bound to occur.	_____
(iii).	The total operating cost (excluding depreciation) as depicted in the cost statement for the year 2005-06 is Rs. 1397 lakhs. The same has been computed from the segregated annual accounts.	_____

7. A joint hearing in this case in reference was held on 1 March 2008 at the KOPT premises. The TMILL and KOPT made the following submissions:

**TM International Logistics Limited (TMILL)**

- (i). Some income has been added for activities which we don't perform. Therefore, the notional income should be deleted.
- (ii). We pay royalty to KOPT since 2002-03. This payment should be allowed as cost till 2004-05.
- (iii). Additional land of 9000 sq. mt. is taken on lease from HDC in October 2007. Please take into account the outflow on account of lease rentals. Further, Security Deposit made to the KOPT on this account should form part of Sundry Debtor.
- (iv). The notional consideration of debt : equity position for regulating return to be allowed till the year 2005 needs to be reviewed.

- (v). The capacity of the terminal reached the optimum level only after it was fully equipped. TAMP should not consider maximum capacity to regulate return from the first year of operation.
- (vi). Moderation of running cost of equipment effected by TAMP needs to be reviewed in the light of change in equipment profile required to handle bulk cargo.
- (vii). The past period surplus should be adjusted over the entire project period. This will arrest wide fluctuations in tariff.
- (viii). The past period surplus may arise from excess charges paid by past users. There may not be any justification in allowing the benefit of tariff reduction, due to accounting of such past surplus, to the immediate future users. We agree to refund the past surplus to the concerned users.
- (ix). Even if the notional debt component in the capital structure is to be allowed lesser return, then it should not be given at the actual cost of debt. TAMP should allow return on such element at the then prevailing PLR which was around 10.5% p.a.

#### **Kolkata Port Trust (KOPT)**

- (i). 10% surcharge collected by TMILL as per KOPT scale of rates should be refunded by them to KOPT.
- (ii). We have given detailed comments. Please consider.
- (iii). We may not insist on TMILL refunding the 10% surcharge to KOPT. The levy, like other charges, may be unauthorisedly levied under mistaken identity. But, KOPT has recognised the inflow on this account for the relevant period. Therefore, the loss arising to KOPT due to TMILL not refunding this amount should be kept in mind while fixing / revising tariff for KOPT.
- (iv). Generally, a terminal is expected to provide a standard package of services. If TMILL claims that it does not carry out some operations in respect of certain cargoes, then they should substantiate their claim with documentary evidence.
- (v). With reference to designed capacity of the terminal, TMILL should substantiate its argument about the gradual increase of capacity by showing that the investment made by them in creating the capacity is also in a phased manner.
- (vi). Ideally, the past period surplus should be refunded to the concerned parties. This may be fraught with practical accounting and billing problems. If TMILL's argument about adjusting the past surplus over the entire project period in instalments, then they must agree to pay interest on the unamortised amount. We feel, even the past surplus itself should be assessed with the interest accrued. Excess collection made by an operator cannot be an interest free source of funding his future activities.

8. With reference to the totality of information collected during the proceedings, the following position emerges:

- (i). Clause 3.3.1. of the revised tariff guidelines issued by the Government in March 2005 enables this Authority to entertain application for review of any tariff order to the limited extent of errors apparent on the face of records considered in the relevant proceedings, provided such an application is filed within 30 days of the notification in the official gazette. The application in the instant case is filed within 30 days of the notification of the Order dated 12 October 2007 in the Gazette of India. Further, this Authority is bound by the directions of the Hon'ble High Court of Calcutta passed in Writ Petition No.24493(W) of 2007 directing this Authority to dispose of the review application dated 5 November 2007 filed by TMILL.



- (ii). Various points on which the TMILL has sought review of the earlier Order are analysed below, duly considering the additional information/clarifications furnished by TMILL and KOPT:

I. Shore handling of fertilizers  
Tariff Order of October 2007

[Paragraph 13 (xxii)(a)]

- (i). TMILL has not estimated income on account of loading / unloading / restacking operation in respect of fertilizer, though it has prescribed a specific tariff item in its proposed Scale of Rates. This income at Rs.40 per MT reportedly levied by TMILL at present has been estimated and included in the income estimation.
- (ii). Likewise, income on account of transportation of fertilizer for which a specific rate has been proposed is also included in the income estimation.

Points made by TMILL in its review application

An amount of Rs.6.86 crores for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10 has been added on account of loading, transportation and on-board supervision of fertilizers. TMILL does not undertake the above said activities for fertilizers as the customer takes delivery from the hook point. Hence, addition to income on this account appears to be erroneous.

Analysis

The TMILL had estimated traffic of fertilisers at 2.50 lakh tonnes, each for the years 2007-08 to 2009-10 respectively. It had also proposed rates for loading / transportation and on-board charges of fertilisers. The stand of TMILL that it will not undertake these activities were not brought out during the earlier relevant proceedings. This Authority, was, therefore, led to believe that TMILL would render the said services at Berth no.12. Accordingly, the income on account of rendering the said services was estimated at Rs.187.50 lakhs, Rs.187.50 lakhs and Rs.197.37 lakhs for the years 2007-08 to 2009-10 respectively and considered in fixation of tariff. The amount of Rs.6.86 crores claimed by TMILL cannot be excluded as Rs.5.72 crores only relate to the additional income from fertiliser handling included in the income estimates. The balance of Rs.1.14 crores was added to the income due to correction of errors in the estimates of TMILL relating to income from steel & iron ore handling.

Now, TMILL has certified that it will not undertake any activity except discharge of cargo from the vessel. The document of the TATA Chemicals Limited (TCL) produced by the TMILL also certifies that the TCL takes direct delivery of its bulk cargo discharged by the vessel's gears and that the TMILL does not provide services for on-board supervision and any sort of shore handling. In view of the position clarified by TMILL, inclusion of the estimated income of Rs.5.72 crores earlier on account of loading and transportation of fertilisers is an error which should be rectified by excluding the amount from the total income estimation. Consequently, the rates for the corresponding services prescribed in the Scale of Rates are deleted as it would serve no purpose to retain tariff for a service which is not envisaged to be rendered in near future.

II. Container handling Income

Tariff Order of October 2007

[Paragraph 13 (xxii)(a)]

Income from on-board supervision for handling containers has not been estimated by TMILL though TMILL has adopted the existing rate of Rs.250 per TEU in the proposed Scale of Rates. Income of Rs.1.25 lakhs each for the year 2007-08 to 2009-10 on account of on-board supervision charges has been estimated and included on account of on-board supervision charges.

Points made by TMILL in its review application

Income projections from container handling has been enhanced for the years 2007-08 to 2009-10 amounting to about Rs.3 lakhs per annum on account of on-board supervision charges. Corresponding expenses should also be considered. 80% of the income amount should be considered as expense on this account.

Analysis

The TMILL had estimated container traffic at 500 TEUs each for the year 2007-08 to 2009-10. It had also proposed a rate of Rs.250 per TEU for on-board supervision of container. Accordingly, the income at Rs.1.25 lakh per annum was estimated.

The additional income of Rs.3 lakhs each for the years 2007-08 to 2009-10 mentioned by TMILL in its review application is actually the difference between the container handling income as estimated by TMILL and that considered by this Authority in its earlier Order. In the revised estimated income, the increase of Rs.1.25 lakhs per annum is an account of on-board supervision charges and the balance was on account of errors in the estimates furnished by TMILL which was found to be not in conformity with the (then) prevailing Scale of Rates of KOPT.

While income from on-board supervision for handling container has been recognised in the estimate of income in the Order dated 12 October 2007, the corresponding expenses, as correctly pointed out by TMILL, were not considered which is required to be rectified.

The actual cost data pertaining to providing on-board supervision service are not furnished by TMILL since it has not handled containers so far. This Authority, therefore, is inclined to consider on adhoc basis the amount of Rs.200 per TEU proposed by the TMILL for estimating the corresponding expenses. This will be, however, subject to verification with per TEU actual cost relating to on-board supervision service during the next review of the tariff of TMILL. If any variation in the actual expenditure is found, the advantage accrued to TMILL due to accepting its estimates now will be fully set off in the next review of tariff.

This Authority has disposed of the objection raised by KOPT to the handling of containers by TMILL vide paragraph No.13 (xxi) (c) of Order dated 12 October 2007. It is reiterated that prescription of tariff for handling containers by TMILL should not be construed as an endorsement by this Authority of the claim of the operator about his right to handle containers. It is for the Licensor and Licensee to sort out this issue between themselves.

### III. Royalty / Revenue share

Tariff Order of October 2007

[Paragraph 13(x)(a)]

In those BOT cases where the bidding process was finalized before 23 July 2003, the tariff computation will take into account royalty / revenue share as cost for tariff fixation in such a manner as to avoid likely loss to the operator on account of royalty / revenue share not being taken into account, subject to minimum of the amount quoted by the next highest bidder, as stipulated in Clause 2.8.1 of the revised tariff guidelines. Admissibility of royalty as cost in case of TMILL is governed by this guideline from the year 2005-06 onwards as the revised tariff guidelines came into effect from 31 March 2005; and, royalty / revenue share will not be considered as pass through for the years prior to 2005-06 as per the policy prevalent prior to the implementation of revised tariff guidelines. The revenue share payment for the years 2002-03 to 2004-05 are, therefore, not considered as cost.

Points made by TMILL in its review application

Since the license agreement was signed much before July 2003, royalty / revenue share needs to be considered as an item of admissible expenditure for the years 2002-03 to 2004-05 also. In the case of Chennai Container Terminal Limited (CCTL) [No.TAMP/73/2003-CHPT dated 27.11.2003] and in the case of Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT) [No.TAMP/15/2005-NSICT dated 7.3.2006] 100% royalty payments have been allowed as admissible expenses.

The surpluses for the years 2002-03 to 2006-07 and for the half year April-September 2007 have been adjusted while deciding the tariff. In view of this, TMILL is left with only an amount equal to the return on equity / capital employed for these years, which is much less than the royalty / revenue share paid for those years. Since royalty / revenue share is actually payable and paid, the operations of Berth No. 12 for those years would result in actual loss. Therefore, the royalty / revenue share may be considered as admissible item of cost for the years 2002-03 to 2004-05 also.

Analysis

- (i). The exercise of review of tariff of NSICT undertaken by this Authority in 2005 was *suo motu* review. Therefore, the approach adopted in 2000 Order of allowing entire royalty as expense was followed for the years 2000-01 to 2004-05.
- (ii). At the time of initial fixation of tariff at the CCTL, this Authority had not admitted the royalty / revenue share payable by the CCTL to the Chennai Port Trust (CHPT) as a cost item for determination of tariff. This stand was reiterated by this Authority while disposing of subsequent review application filed by the CCTL against the initial Order. However, part of the revenue share was eventually allowed as cost in compliance with a policy direction issued by the Government of India dated 7 November 2003 under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 which applies only in the case of CCTL.

The position of CCTL and NSICT with reference to the royalty / revenue share stands on a different fact.

In case of other private terminals, royalty / revenue share was not allowed as pass through for the years prior to 2005-06 as per the then prevailing policy. Since no error is established, there is no case to review the Order dated 12 October 2007 in this regard.

IV. Equipment running costTariff Order of October 2007

[Paragraph No. 13(xxiii)(d)]

- (i). TMILL has estimated oil and lubricant cost at Rs.140.94 lakhs for the year 2007-08 which is projected for subsequent two years by applying an escalation of 4.5% per annum over the respective previous years. The estimated amount of Rs.140.94 lakhs for 2007-08 when compared with the actual expenditure of Rs.55.44 lakhs during 2006-07, as subsequently conveyed by TMILL in June 2007, there is a steep increase of around 154% in 2007-08.

No change in the total number of equipments during the years 2006-07 and 2007-08 is reported by TMILL. While detailed calculation has been furnished for the estimate for the year 2007-08, no such calculation is furnished for the year 2006-07, despite a request made in this regard. In the absence of calculation for the year 2006-07, the reasons for steep increase in the estimate for the year 2007-08 as compared to the actual for 2006-07 could not be ascertained. Therefore, the average cost of diesel and lubricant for handling per tonne of cargo is calculated based on the actual cost of oil and lubricants for the year 2006-07. The average works out to Rs.6.15 per metric tonne. This rate is escalated by applying an escalation factor of 5.4% per annum for the years 2007-08 to 2009-10 over the

respective previous years to arrive at the estimates of oil and lubricant cost for the years 2007-08 to 2009-10.

- (ii). The operator has estimated an amount of Rs.96.50 lakhs, Rs.130.84 lakhs and Rs.110.38 lakhs for the years 2007-08 to 2009-10, respectively towards repairs and maintenance cost of equipments against the actual expense of Rs.27.55 lakhs for 2006-07 reported by the operator subsequently in June 2007. The steep hike in the estimate for 2007-08 is attributed to the expiry of equipment warranty of various machines and expensive spares for the machines. This general statement is not supported by any documentary evidence or cost details. The estimates are, therefore, moderated applying the escalation factor of 5.4% per annum over the respective previous year's estimate taking the actual expenditure of Rs.27.55 lakhs for the year 2006-07 as base.
- (iii). In respect of port permit and road tax, an amount of Rs.8.87 lakhs each is estimated for the years 2007-08 to 2009-10 as against the actual expenses of Rs.4.56 lakhs in 2006-07 communicated by operator subsequently in June 2007. The estimates for 2007-08 to 2009-10 are moderated by applying the escalation factor of 5.4% per annum over the respective previous years, taking the actual expenditure of the year 2006-07 as base.

Points made by TMILL in its review application

For the years 2007-08 onwards, the projected cost of oil and lubricants have been moderated based on the average per tonne cost for the year 2006-07. During 2006-07, TMILL had not handled any limestone or iron ore at Berth No. 12. As per the company's policy and as accepted by the Auditors, the cost of equipments relating to loaders (bulk handling equipments) were not considered at all in Berth No. 12.

TMILL has projected bulk cargo (limestone and iron ore) from 2007-08 onwards at Berth No. 12 and it is planned to handle these cargo with own equipments. Hence, the cost of oil and lubricants, repair and maintenance and equipment registration cost with respect to loaders will be incurred for Berth No. 12 operations from 2007-08 onwards. Hence, there will be substantial increase in the overall equipment cost in addition to reasons on account of expiry of warranties of newly purchased equipments.

Therefore, moderating the expenses on the basis of actual cost for the year 2006-07 for Berth No. 12 with only normal increase on account of inflation has given erroneous results. It has requested to accept the estimated cost on the basis of detailed calculation submitted with the proposal.

Analysis

- (i). The contention of TMILL that the estimates of oil and lubricant cost have been moderated to only normal increase on account of inflation is not correct. The estimates of oil and lubricant cost has been arrived for the future years based on the actual unit cost per tonne for the year 2006-07 derived from the estimates furnished by TMILL. The estimated traffic for the years 2007-08 to 2009-10 furnished by TMILL which included the traffic of limestone and iron ore. The total estimated oil & lubricant cost for the said three years was arrived at by applying the unit cost subject to annual escalation over the entire traffic projected by TMILL.
- (ii). TMILL has estimated Rs.140.94 lakhs, Rs.147.29 lakhs and Rs.153.91 lakhs for the years 2007-08 to 2009-10 respectively towards oil and lubricant cost, as compared to the actual of Rs.55.44 lakhs for the year 2006-07. If the steep hike in the estimated cost as compared to the actual cost is attributable to the increase in the usage of loaders to handle bulk cargo, then, it should be quantified with reference to the bulk cargo estimated to be handled during the said three years and necessary adjustment in the cost of handling due to the different set of

equipment envisaged to be deployed. No such working has been made available to us. The KOPT has also pointed out in its comments about the need to justify the projected cost by furnishing a detailed analysis. The general statement of TMILL that there is difference in the running cost of fork lifts and loaders does not help to validate the estimates of oil and lubricant cost furnished by TMILL.

- (iii). TMILL has mentioned about the workings furnished by it for estimation of oil and lubricant cost for the year 2007-08 to 2009-10. These estimates are based on the parameters like hourly consumption of fuel, number of hours of operation and fuel cost. The equipment wise actual oil and lubricant cost for the year 2006-07 furnished by TMILL vide its letter dated 15 June 2007 did not reveal the associated parameters considered despite a query being raised by this Authority in this regard during the earlier proceedings before this Authority. Even now such details for the year 2006-07 are not made available to us to validate the workings for the years 2007-08 to 2009-10. That being so, there is no case for any review of the estimates of oil and lubricant cost since TMILL has not established any error on this account.
- (iv). The actual oil and lubricant unit cost of Rs.6.15 per tonne for the year 2006-07 was arrived at based on the total actual oil and lubricant cost of Rs.55.44 lakhs and the actual traffic of 9,00,459 tonnes. The total actual traffic of 9,00,459 tonnes for the year 2006-07 included actual fertiliser traffic of 2,70,000 tonnes. The TMILL has confirmed that it does not undertake the activities of loading, transportation and on-board supervision of fertiliser cargo and the concerned user takes direct delivery of this cargo. That being so, the fertiliser cargo may not attract the expenditure towards oil and lubricant. In that case, the per unit actual oil and lubricant cost for the year 2006-07 needs to be reworked. The reworked figure considering the total oil and lubricant cost at Rs.55.44 lakhs and the actual total traffic of 6,30,459 tonnes (excluding fertiliser traffic) works out to Rs.8.79 per MT. This unit rate of Rs.8.79 per tonne is considered as base rate to estimate the oil and lubricant cost for the years 2007-08 to 2009-10, with annual escalation factor of 5.40%. Thus, the modified estimate of oil and lubricant cost for the years 2007-08 to 2009-10 works out to Rs.60.19 lakhs, Rs.68.32 lakhs and Rs.75.82 lakhs respectively, as per the table shown below:

Particulars	Actuals	Estimates		
	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10
Total traffic in tonnes	900459	900000	950000	1000000
Less: fertiliser traffic in tonnes	270000	250000	250000	263158
Balance	630459	650000	700000	736842
Rate per tonne (in Rs.)	8.79	9.26	9.76	10.29
Amount in Lakh Rupees (rounded off)	55.44	60.19	68.32	75.82

#### V. Plot rent

##### Tariff Order of October 2007 [Paragraph No. 13(xxiii)(f) and (xiii)(a)]

- (i). TMILL has been allotted 14,000 sq. mtrs. of backup area including covered space behind berth no.12. The actual area available for storing of cargo is not more than 10,000 sq. mtrs. TMILL has been allotted an additional 54,000 sq. mtrs of land on lease expiring in January 2032. TMILL has reported that an additional 9000 sq. mtrs. of bare land is being allotted for which it has made an application in January 2007. However, it is not indicated whether and when the additional 9000 sq. mtrs. will be allotted to the TMILL. Effectively, a total area of 64,000 sq. mtrs. is available with TMILL.

TMILL has clarified that it has planned to develop 19,000 sq. mtrs. area to provide railway siding and covered warehousing facility for storage of cargo. Therefore, 45,000 sq. mtrs. of area is effectively available for storage of cargo. The income estimation arising out of allotment of plot for storage of cargo shows that an area

of 32,100, 44,100 and 44,100 sq. mtrs of land including covered space are proposed to be allotted to the users during the three year period from 2007-08 to 2009-10. The license agreement provides for an initial allotment of land to the extent of 14,000 sq. mtrs. with a general provision about allotment of additional lands / utilities, etc. The estimated plot rental income for the years 2007-08 to 2009-10 is accepted as furnished. At the time of next review, if it is found that actual income varies widely from the estimates considered now, the additional accrual will be fully set off against future tariff.

- (ii). The additional 9000 sq. mtrs. of land is yet to be allotted by the KOPT as reported by it in May 2007. TMILL has claimed that it has considered the rental income arising out of 9000 sq. mtrs. of land. The estimated rental income is not seen to be inclusive of this 9000 sq. mtrs. of land. Therefore, the lease rent expenditure estimated on additional land of 9000 sq. mtrs. amounting to around Rs.16 lakhs per annum is not considered.
- (iii). The additional investment of Rs.1953 lakhs envisaged during the year 2007-08 is towards land development and other related work and includes Non-Refundable Non-Adjustable (NRNA) deposit of Rs.30.07 lakhs for the proposed allotment of 9000 sq. mtrs. of land. The proposed investment of Rs.30.07 lakhs as NRNA for 9000 sq. mtrs. is not considered since the 9000 sq. mtrs. of land is yet to be allotted.

Points made by TMILL in its review application

While submitting the revised proposal, it has been mentioned at para 6 of letter dated 14 February 2007 that the proposed development of infrastructure facilities at Berth No. 12 included development of railway siding and storage yard on land measuring 63,000 sq. mtrs. Out of this area, 54,000 sq. mtrs had already been taken over. The balance area of 9,000 sq. mtrs was allotted on 19 September 2007 and possession was taken on 12 October 2007 after payment of NRNA premium and security deposit. Hence, disallowance of expenditure on lease rental for 9,000 sq. mtrs has lead to erroneous conclusion. This cost needs to be considered and the capital employed for ROCE should include NRNA payment for this land.

9,000 sq. mtrs of land is a part of the project for developing infrastructure at Haldia Port and should not be considered in isolation. Out of the 63,000 sq. mtrs of plot, which includes 9,000 sq. mtrs area, rental income from 44,000 sq. mtrs was considered in the proposal. Only 44,000 sq. mtrs would be available for actual storage, balance being used for railway siding, roads, drainage, utilities etc.

Analysis

- (i). The fact regarding taking over of possession of additional 9,000 sq. mtrs of land by TMILL from KOPT was not brought to the notice of this Authority before finalization of the case in October 2007 which culminated in Order, dated 12 October 2007. Incidentally, the additional area of 9,000 sq. mtrs. of land was also taken over by TMILL on 12 October 2007. The issue before this Authority is admissibility of lease rent expenditure estimated on additional land of 9,000 sq. mtrs amounting to around Rs.16 lakhs per annum and the admissibility of investment of Rs.30.07 lakh as Non-Refundable Non-Adjustable (NRNA) amount deposited by TMILL with KOPT for the allotment of 9,000 sq. mtrs of additional land.
- (ii). TMILL has been allotted land of 63,000 sq. mtrs in two allotments, namely 54,000 sq. mtrs and 9,000 sq. mtrs. The detailed break-up for utilization of 63,000 sq. mtrs of land furnished by TMILL indicates effective storage area of 38,619 sq. mtrs. The remaining area of 24,381 sq. mtrs is proposed to be utilized for creation of railway siding and other ancillary facilities thereat. It is noteworthy that the KOPT has endorsed the plan of utilization of 63,000 sq. mtrs allotted by it to TMILL.

- (iii). Considering the effective storage area of around 10,000 sq. mtrs out of the 14,000 sq mtrs initially allotted to TMILL at the time of signing the Licence Agreement and the effective storage area of 38,619 sq. mtrs mentioned in the previous paragraph, TMILL has a total effective storage area of about 48,600 sq. mtrs. TMILL has estimated plot rental income from 44,100 sq. mtrs leaving out an area of 4,500 sq. mtrs for free storage of cargo. Since the Scale of Rates of TMILL provides for free storage period for certain commodities, storage area for such cargo is definitely required.
- (v). (a). TMILL has accounted for the entire 63,000 sq mtrs of additional land as already explained above. The plan of utilization of entire additional land has been endorsed by the licensor. That being so, the Licence fee payable by TMILL for the additional land of 9,000 sq. mtrs requires to be allowed as pass through.
- (b). As conveyed by KOPT, the monthly rent for 9000 sq. mtrs. of land is payable by TMILL at Rs.1,25,280 subject to annual escalation. The monthly rent works out to Rs.13.92 per sq. mtr. per month.

Clause 5.3 of the LA stipulates that the Licensee (TMILL) is required to pay license fee for additional land in accordance with the terms and conditions stipulated by the Licensor (KOPT). The terms and conditions contained in the letter dated 19 September 2007 for allotment of additional 9000 sq. mtrs. to TMILL stipulates, inter alia 5% annual escalation.

The land policy guidelines for major ports issued by the Government of India in the (then) Ministry of Shipping (MOS) in February / March 2004 which was made applicable to KOPT in February 2005 vide MOS letter No.PT-17011/32/2000-PT dated 10 February 2005 stipulates that the Scale of Rates shall be escalated by 2% per annum.

The existing conditionalities in the Rent Schedule for allotment of Land and Buildings of KOPT at Haldia and the relevant Scale of Rates for allotment of land at Kolkata stands amended to the extent such conditionalities are inconsistent or at variance with the Land Policy guidelines issued by the Government vide Order dated 23 August 2008 passed by this Authority. This gives rise to certain ambiguity in relation to annual escalation in lease rental. While the issue involved is to be analysed, separately, the annual escalation at 5%, as claimed by TMILL and confirmed by KOPT, is considered for the purpose of estimation of lease rentals.

Applying the rate of Rs.13.92 per sq. mtr. per month and considering annual escalation of 5%, the lease rent payable by TMILL works out to Rs.7.52 lakhs, Rs.15.42 lakhs and Rs.16.20 lakhs for the years 2007-08 (2<sup>nd</sup> half), 2008-09 and 2009-10, respectively, which is considered in this analysis.

- (c) TMILL has paid a sum of Rs.3006720 towards NRNA deposit for the additional allotment of 9,000 sq. mtrs of land in October 2007 to KOPT as acknowledged by the port. This sum is capitalized and proposed to be spread over the remaining license period of 23 ½ years from October 2007. Accordingly, an amount of Rs.0.64 lakhs is considered as write-off for the second half of the year 2007-08 and Rs.1.28 lakhs each is considered for the remaining two years.

The unamortized balance of NRNA deposit is considered for allowing a return at 16% and a return of Rs.4.71 lakhs, Rs.4.5 lakhs and Rs.4.3 lakhs is allowed for the years 2007-08 (2<sup>nd</sup> half) to 2009-10 respectively.



VI. InsuranceTariff Order of October 2007

[Paragraph No. 13(xi)(c)(ii)]

With reference to the estimated insurance cost at 1.50% on the proposed capital expenditure of Rs.2237 lakhs in the year 2007-08, it is necessary to know the nature of proposed investment in order to ascertain the incidence of insurance cost on such assets. The addition to the assets considered in the estimated capital employed include plant and machinery estimated at Rs.60 lakhs and covered shed at Rs.224 lakhs which may have to be insured. The balance amount of Rs.1953 lakhs is proposed to be spent towards land development, fencing, non-refundable non-adjustable amount paid / payable to KOPT and Land Survey cost. Looking into the nature of the expenditure, the estimated insurance cost on these items of expenditure does not appear to be justified.

Points made by TMILL in its review application

When Berth No. 12 and its back-up area of 14,000 sq. mtrs had been allotted to TMILL in 2002, insurance for the back-up (storage) area had also been taken. This was done to cover damages to the concrete storage area due to operational and accidental reasons. A similar insurance cover for the new yard of 63,000 sq. mtrs (project cost Rs.1953 lakhs) is proposed to be taken. The proposed insurance cost should not be moderated. (A copy of insurance policy for the period 21/03/2007 to 20/03/2008 produced by TMILL shows that the insurance amount is Rs.14 Crores which consists of Rs.11 Crores for Berth and 2.90 Crores for back-up land and 0.10 Crore for fire fighting system with pipelines.)

Analysis

As per Clause 7.1 (d) (ii) of the license agreement, the TMILL is required to take insurance cover for the infrastructure created at the allotted premises and at the additional land / area allotted by the KOPT. That being so, it appears that there is error in the Order dated 12 October 2007 as far as exclusion of the proposed capital expenditure of Rs.1953 lakhs to create infrastructure facilities at the additional land for the purpose of calculation of insurance cost. Since the additional 9000 sq. mtr. area is now recognised for tariff fixation and the relevant capital expenditure of Rs.1953 lakhs have also been admitted as part of capital expenditure, and recognising the requirement imposed by the Licence Agreement, the insurance cost needs to be admitted as an item of expenditure. Therefore, the estimated amount proposed to be spent towards creation of infrastructure facilities amounting to Rs.1953 lakhs is considered for estimation of insurance cost. Earlier, TMILL estimated insurance cost at 1.50% on the proposed capital expenditure, which was below the actual insurance cost reported by TMILL with documentary evidence for the year 2006-07. Therefore, the insurance cost estimated at 1.50% per annum on the proposed capital expenditure of Rs.1953 lakhs is allowed for the years 2008-09 and 2009-10.

Since the insurance cost is yet to be incurred by the operator on the proposed infrastructure facilities, the estimated insurance cost will be verified with reference to the actual insurance cost based on documentary evidence during the next review of the tariff of TMILL.

VII. Lashing, securing, dunnaging & Unlashing, despatch related services and survey expenses.Tariff Order of October 2007 [Paragraph No. 13(xxiii)(g)(i), (iii) & (v)]

- (i). TMILL has outsourced this activity as seen from the copy of the contract furnished. This activity is seen to have been outsourced for the estimated traffic of steel cargo of TATA steel, at the rate of Rs.80/- PMT finalised by TMILL in the year 2004-05 with a private party. The rate of Rs.84 per MT adopted by TMILL for estimation of this expenditure for the year 2007-08 is not supported by

documentary evidence. Therefore, the estimated expenditure for this activity for the year 2007-08 to 2009-10 is considered uniformly at the rate of Rs.80 per tonne.

- (ii). The expenditure towards unlashng service, which has also been outsourced at Rs.8/- per tonne since the year 2004-05. It appears that this activity is being undertaken by the private party @ Rs.8/- per tonne finalised in 2004-05 even upto the years 2007-08. TMILL has not furnished documentary evidence for change in the rate, if any. So, the estimates for unlashng activity calculated applying a rate of Rs.8/- PMT for the year 2007-08 to 2009-10 is considered in this analysis.
- (iii). The despatch related services for handling limestone has been outsourced by TMILL for which it has finalised a rate of Rs.4.50 per tonne during 2004-05. TMILL has not produced documentary evidence for change in the rate, if any.

Since the income estimation includes income arising out of despatch related services for the year 2007-08, the expenditure on account of this activity estimated at Rs.4.5/- PMT is reckoned with for the year 2007-08 though TMILL has not estimated this expenditure for the year 2007-08. The estimates for subsequent two years are modified to reflect the rate of Rs.4.50 per tonne.

- (iv). The rate of survey expenses considered by TMILL for estimation purpose varies from cargo to cargo. TMILL has furnished documentary evidence for the rate of Rs.14 per MT for TATA Steel cargo finalised in 2005-06. No documentary evidence is furnished to show change, if any, in the rate. Further, no documentary evidence has been furnished for the rates of Rs.3, Rs.2 for other cargo. The rates adopted by TMILL for the estimates of survey expenses for the year 2007-08 is considered for the years 2008-09 and 2009-10 subject to verification of actuals during the next review of tariff of TMILL.

#### Points made by TMILL in its review application

The estimated cost has been moderated based on the rates prevailing in the year 2006-07 or prior to that. The normal escalation factor of 5.40% per annum has not been applied while projecting the cost.

#### Analysis

The concerned activities are outsourced by TMILL. In the earlier proceedings, the TMILL furnished documentary evidence pertaining to the year 2004-05 in respect of LSD and despatch related services and a copy of the contract pertaining to the year 2005-06 in respect of survey expenses. It did not report subsequent change in the rates, if any, had taken place. So, normal escalation was not applied while projecting the cost.

However, the cost of rendering services may not remain constant over a period of four to five years. Further, the relevant contracts are for a limited period, as revealed by the documents furnished, but are presumed to continue since no new development is reported in this regard. The possibility of increase in the cost of availing the said services in future cannot be ruled out. Therefore, it is reasonable to allow the permissible escalation of 5.4% in respect of estimation of lashing / securing / dunnaging (LSD) and unlashng, despatch related services and survey expenses. The respective items of estimated expenses are moderated applying the annual escalation factor of 5.4% over the rate of Rs.80 for LSD, Rs.8 for unlashng, Rs.4.50 for despatch related services as base.

The TMILL had adopted Rs.14 per MT for TATA Steel and Rs.2 and Rs.3 for other cargo for estimation of survey expenses for the year 2007-08. The per tonne rates adopted by TMILL for the year 2007-08 are considered as base and escalated by 5.4% per annum for estimating the survey expenditure for the next two years.

The above estimates will be verified with reference to actuals based on the documentary evidence to be produced by the TMILL during the next review of its tariff.

### VIII. Overheads

#### Tariff Order of October 2007

[Paragraph No. 13(xxiii)(i)]

- (i). The estimated miscellaneous operational expenses are in the nature of unloading at siding & transportation to plot/hook point strapping, slings and gear cost etc. The operator has reported an actual expenditure of Rs.65 lakhs for 2006-07 escalating this expenditure by around 7.5% for the years 2007-08 to 2009-10. The estimates for the years 2007-08 to 2009-10 are moderated by applying an escalation factor of 5.4% per annum over the respective previous years taking the amount of the year 2006-07 as base.
- (ii). In addition, TMILL has estimated an expenditure of around Rs.99 lakhs and Rs.103 lakhs during the years 2008-09 and 2009-10 respectively towards unloading of steel cargo at siding and transportation to plot / hook point. The TMILL has not given any documentary evidence to justify the expenditure despite a query in this regard. The estimated expenditure has been calculated by TMILL at Rs.110/- per tonne of rail bound steel cargo. As the railway siding is expected to be operationalized during the year 2008-09, the estimated expenditure is considered subject to verification with actuals during the next review of its tariff.
- (iii). Miscellaneous operational expenses include civil maintenance of plots. TMILL has contemplated to shift the existing covered warehouse in the back-up area behind the Berth No. 12 to the newly allotted plot in the year 2008-09 for the reasons of operational difficulties in the back-up area, at a cost of Rs.75 lakhs. As reported by KOPT, this shed was erected by TMILL in the back up area allotted to it. It is not clear why the operational difficulties projected now by the operator were not foreseen at the planning stage of construction of the shed at the back up area. No cost details to justify the estimate have been furnished in spite of a specific request made by us. In the absence of cost details this Authority is not in a position to consider the estimated expenditure of Rs.75 lakhs in the year 2008-09.

#### Points made by TMILL in its review application

The proposed infrastructure development at Berth No. 12 of more than Rs.20 Crores should have been taken into consideration while moderating the estimated overhead for the years 2007-08 to 2009-10. Factors like cost of running and maintenance of this infrastructure facility which would necessarily increase the activities at Berth should be taken into account. Reference may be made to the projected revenue compared to actuals of previous years. The activities like shore handling of lime stone and steel export are partly performed at present outside Berth No. 12. The revenue and expenses are not booked in Berth No. 12. After development of infrastructure facility on 63,000 sq. mtrs of plot, the activities which are partly performed outside Berth No. 12 at present, will be performed at Berth No. 12 which will lead to increase in the cost at the Berth No. 12. The overheads may be allowed as projected.

#### Analysis

The estimates as furnished by TMILL for miscellaneous operational expenses for the year 2007-08 were accepted without any modification by this Authority. The estimates for the next two years 2008-09 and 2009-10 were also accepted by this Authority except exclusion of expenditure relating to cost of shifting of shed for the reasons stated in the Order dated 12 October 2007. The points made by TMILL seeking a review are too general and do not point out any specific error in the earlier Order which may warrant a review of it.

**IX. (a). Return on Equity for the year 2002-03****Tariff Order of October 2007** [Paragraph No. 13(xvi)(a)]

In case of private terminal operators the return allowed prior to the year 2005-06 was based on the equity component of capital employed subject to a debt / equity ratio of 1:1. The capital structure of TMILL for berth No. 12 for the year 2002-03 consists of only equity component of Rs.929 lakhs. 50% of this equity component was considered as equity to allow 20% return adjusted for capacity utilisation of around 66%. For the balance 50% of the capital structure, interest cost calculated applying the rate of interest considered for the year 2004-05 is allowed as pass through. Rate of interest applicable for the year 2004-05 is considered because the operator has not incurred interest cost during the year 2002-03 and 2003-04.

**Points made by TMILL in its review application**

For the year 2002-03 Return On Equity (ROE) at 20% has been allowed considering notionally 50% as equity. Interest has been allowed at 3.64% (Rs. 17 lakhs) considering a notional debt of Rs. 464 lakhs whereas TMILL did not have any loan during that year. Therefore, ROE at 20% may be allowed on the full capital. Alternatively, if notional adjustment is to be made on debt equity ratio of 1:1, the interest cost should be allowed at least at the prevalent Prime Lending Rate (PLR) of the SBI in that year, which was ranging between 10% and 10.5%.

**(b). Return on Equity for the year 2003-04****Tariff Order of October 2007** [Paragraph No. 13(xvi)(b)]

The debt equity ratio for the year 2003-04 is found to be around 0.73:0.27. The operator has reported that no-interest was paid during the year 2003-04 since the loan was taken in the end of the financial year. 20% return on equity component of capital structure declared by TMILL for the year 2003-04 is allowed adjusting for capacity utilisation of around 57%.

**Points made by TMILL in its review application**

As clarified by TMILL that the loan of Rs. 6.4 Crores was borrowed at the fag end of the financial year, no interest cost was incurred in 2003-04. Therefore, ROE on full equity should be allowed. Alternatively, if notional adjustment is to be made on debt equity ratio of 1:1, the interest cost should be allowed at the prevalent PLR of SBI in that year which was ranging between 10% and 10.5%.

**(c). Return on Equity for the year 2004-05****Tariff Order of October 2007** [Paragraph No. 13(xvi)(c)]

The debt equity ratio for the year 2004-05 is found to be around 0.23:0.77. As stated above, the 20% return on equity allowable is subject to debt equity ratio of 1:1. Since the equity component is on the higher side, the entire capital structure for the year 2004-05 is assumed at a level of 1:1, in terms of debt & equity for the purpose of allowing return. Out of the total capital of Rs.3027 lakhs for the year 2004-05, return @ 20% is allowed on 50% of the total capital subject to adjustment on account of capacity utilisation of around 64%.

**Points made by TMILL in its review application**

The actual debt equity ratio for the year was 0.23: 0.77 which has been notionally adjusted in the ratio of 1:1 resulting in the debt portion increasing to Rs.15.13 Crores from actual of Rs.6.9 Crores correspondingly reducing the equity portion for the computation of ROE and interest on debt. Therefore, ROE may be allowed on the actual equity amount. Alternatively, the interest cost should be allowed at the prevalent PLR of the SBI in that year which was ranging between 10% and 10.5% if the notional adjustment is to be made on debt equity ratio of 1:1.

**Analysis**

In case of private terminal operators, the return allowed prior to the year 2005-06 was based on the equity component of capital employed subject to a debt / equity ratio of 1:1. The TMILL has not challenged the approach adopted by this Authority in allowing return for the years prior to 2005-06 based on the equity component of capital employed subject to debt equity ratio of 1:1. Its claim is only to consider the return for that portion of equity in excess of the norm at the higher rate of interest at the Prime Lending Rate of SBI prevailing at relevant point of time.

For the first time, in November 2000 tariff Order of Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT), the first private terminal operator in India, this Authority evolved the approach of allowing the cost of respective sources of capital, accepting the 1:1 debt equity ratio. It was also decided in the same tariff Order that cost of debt at actuals would be allowed. Since the equity in excess of norm is treated as debt, it can get only the actual cost of debt. This policy was uniformly followed by this Authority in respect of private terminals.

Interest on the debt component of capital structure was allowed in the October 2007 Order at the actual cost of debt furnished by TMILL. There does not appear to be any case for allowing pass through at a rate higher than the actual cost reported by the operator.

**X. Capacity Utilisation****Tariff Order of October 2007** [Paragraph No. 13(xviii)]

Initially, TMILL stated that the terminal is capable of handling 7.5 lakh tonnes of cargo annually considering the cargo mix. Subsequently, TMILL has conveyed the capacity of terminal at 6 lakh tonnes for export cargo and 10 lakh tonnes for import cargo. But, in the absence of workings for capacity calculation furnished by TMILL despite a specific requisition in this regard, capacity reported by of TMILL could not be verified. The KOPT has, reportedly based on government guidelines for updating port capacity, has stated that TMILL will be able to handle 10.7 lakh tonnes of cargo per annum at berth No. 12. Significantly, the reported capacity is stated to be based on the various cargo of varying output handled by TMILL and taking into consideration various cargo handling equipments deployed by TMILL. It has to be noted that the TMILL in its revised proposal dated 14 February 2007 has proposed an aggregate investment of Rs.5 crores in plant and machinery and Rs.2.24 crores in building during the years 2007-08 to 2009-10. The proposed investment may add to the capacity of the berth No. 12. TMILL has reported that the handling capacity will increase by 3 lakh tonnes, 1.50 lakh tonnes and 0.50 lakh tonnes during the years 2007-08 to 2009-10, respectively. Since the KOPT has not furnished its comments on this aspect of the revised proposal of TMILL, the increase in the capacity of the terminal due to the proposed investments could not be confirmed. The position reported by KOPT conveying the capacity of the terminal at 10.7 lakh tonnes is relied upon as the assessment is stated to be based on the Government guidelines. This capacity level is considered unaltered for all the years upto 2009-10. Considering the capacity of the terminal at 10.7 lakh tonnes per annum and taking into account the actual traffic of 7.09 lakhs, 6.12 lakhs and 6.82 lakh tonnes for the years 2002-03 to 2004-05, respectively, the capacity utilisation works out at 66.26%, 57.15% and 63.77% for the three years respectively.

**Points made by TMILL in its review application**

- (i). The assessed capacity of 10.7 lakh tonnes per annum is based on the condition that the various cargo handling equipments including mobile harbour crane are deployed. As per Licence Agreement the deployment of various equipments and development of infrastructure at Berth No. 12 was phased for the first three years which was ultimately completed during March 2005. Hence, the assessed capacity of 10.70 lakh tonnes is applicable from 2005-06 onwards only. The

Authority has adopted this approach while deciding the capacity in the case of PSA SICAL (Order No. TAMP/52/2005-PSA SICAL, dated 23 August 2006).

- (ii). During the equipping phase of first three years TMILL has been able to handle much more than minimum guaranteed throughput as per the Licence Agreement. Hence, at least 100% capacity utilization should be considered in the first three years and there should not be any deduction in allowable return on equity for underutilization of capacity.

#### Analysis

- (i). The position reported by KOPT with regard to the capacity of the Berth No. 12 at 10.7 lakh tonnes was relied upon for all the years, from 2002-03 to 2009-10 in the Order dated 12.10.2007. There appears to be force in the argument of TMILL that the assessed capacity of 10.70 lakhs tonnes is applicable only from the year 2005-06 onwards, when full complement of facilities were developed.
- (ii). The audited annual accounts for the years 2002-03 to 2004-05 show a capital addition in each of the years (Rs.2.17 crores in 2002-03, Rs.2.08 crores in 2003-04 and Rs.21.49 crores in 2004-05) indicating a gradual capacity addition over this period. The KOPT and TMILL differ on the assessed capacity of the berth no.12 for the years prior to 2005-06. But, it has to be recognised that the capacity assessed by KOPT is reportedly based on Government guidelines. Therefore, the capacity of berth no.12 at 5 lakhs tonnes, 7.60 lakhs tonnes and 7.60 lakhs tonnes for the years 2002-03 to 2004-05 respectively as now reported by KOPT is to be considered to determine the capacity utilisation by TMILL during the said three years. Considering the actual traffic of 7.09 lakhs tonnes, 6.11531 lakhs tonnes and 6.82329 lakhs tonnes for the said three years respectively, the revised capacity utilisation works out to 141.8%, 80.46% and 89.78% respectively. Consequently, return on the admissible part of equity is revised and allowed full for the year 2002-03, at 80.46% for the year 2003-04 and at 89.78% for the year 2004-05.
- (iii). KOPT has conveyed capacity of berth for 2005-06 at 7.70 lakhs tonnes whereas TMILL has contended that its capacity is 10.7 lakhs tonnes from the year 2005-06. The actual traffic handled by TMILL during 2005-06 was 11.67 lakhs tonnes and, therefore, the capacity utilisation is more than 100% irrespective of the difference between KOPT and TMILL on the assessment of capacity. Even 60% capacity utilisation entitles TMILL for full return on capital employed in line with clause 2.9.10 of the revised tariff guidelines. Since full ROCE for the year 2005-06 has already been allowed, no further adjustment is warranted.

#### **XI. Working Capital**

##### **(a). Security Deposit**

#### Tariff Order of October 2007 [Paragraph No. 13(xviii)(c)(iv)]

TMILL has considered the security deposit for the leased land paid to KOPT as an item of current asset, for all the years under consideration. The security deposit is payable to KOPT as per the Scale of Rates of KOPT for allotment of land. The payment of security deposit does not appear to be governed by the LA entered into between operator and KOPT. To a query in this regard, TMILL did not confirm this position. The existing clause 2.9.9 of revised tariff guidelines does not include security deposit as an item of current asset. That being so, this Authority is not in a position to treat security deposit as an item of Current Asset.

#### Points made by TMILL in its review application

Clause 2.9.4 of the revised tariff guidelines defines working capital as current assets (excluding cash / deposit balance of funds) less current liabilities. In general definition of current assets security deposit is considered as an item of current assets. Clause 2.9.9. states that TAMP will examine the reasonableness

of the various items of working capital like inventory, sundry debtors, cash balances etc., to ensure that it is not unjustifiably expanded. This establishes that the working capital includes but is not limited to only three items namely inventory, sundry debtors and cash balances for which limits have been set. Exclusion of security deposit as an item of working capital has lead to an erroneous conclusion.

(b). Sundry Debtors

Tariff Order of October 2007 [Paragraph No. 13(xvii) (i)]

The relevant clause of Revised Tariff Guidelines has prescribed a limit on Sundry Debtor balances to 2 months estate income and railway terminal charges payable by Indian Railways. Since these items are not relevant for TMILL, the current asset element Sundry Debtors is considered as nil for 2005-06 to 2009-10.

Points made by TMILL in its review application

As per Clause 2.9.9. of the revised tariff guidelines sundry debtors are limited to two months estate income and railway terminal charges. Estate income includes short term / long term leases. The amount considered in the proposal on account of sundry debtors was two months of projected income from plots given on short term lease, which can be verified from the workings. Sundry debtors may be allowed as part of working capital as proposed.

(c). Inventory

Tariff Order of October 2007 [Paragraph No. 13(xvii)(c)(iii)]

TMILL has confirmed that it has projected the inventory value in line with the revised tariff guidelines for the years 2005-06 to 2009-10. 6 months of the repairs and maintenance cost has been considered as inventory under current assets by TMILL. The estimated inventory value is moderated based on the moderation effected in the estimates of repairs & maintenance cost.

Points made by TMILL in its review application

TMILL has requested to make correction in inventory value in the event of any revision in repairs and maintenance cost.

Analysis

- (a). Clause 2.9.9 of the revised tariff guidelines does not include security deposit as an item of current asset. The approach adopted for admissibility of current assets is in line with clause 2.9.9. Since this approach is uniformly followed in determining working capital in all tariff cases so far decided by this Authority and no extraordinary circumstances at TMILL was found to emerge warranting an exceptional treatment only in its case, there was no case for effecting any deviation from the general approach followed so far.

- (b). As per the provisions contained in the approved Scale of Rates of TMILL, lease rentals are payable by the users for allotment of land and covered sheds on short term basis. The land and covered space are used mainly for the purpose of storage of cargo.

The income from Estate of Major Port Trusts are rentals from lands and building allotted for various purposes and the revenue is booked under the separate head Estate Rentals. The short term licensing of operational area in the terminal does not come under Estate Activity and the relevant licence fee realized is to be recognised under cargo handling and storage income. Therefore, storage income does not get the benefit of clause 2.9.9 of the tariff guidelines.

With reference to the timing of collection of such charges, it is noteworthy that Section 58 of the MPT Act, 1963 provides for immediate payment of port charges on the landing of goods incase of imports. Incase of exports and goods removed from port premises, the charges are payable before the goods are so removed or



shipped or transhipped. That being so, the TMILL may collect the charges as per the provision of MPT Act.

In view of the above position, there does not appear to be a case to allow Sundry debtors as part of working capital.

As a result of review of some of the expenditure items, the total operating expenses increase. Consequently, the normative level of cash balance at one month operating expenses also increase on which return is recalculated.

- (c). Since there is no change in the estimated repairs and maintenance cost considered in the Order dated 12 October 2007, the question of review of inventory value does not arise at all.

**XII. Interest cost for financial year 2005-06**

**Tariff Order of October 2007** [Paragraph No. 13(xvi)(d), (g)]

- (i). The TMILL has stated in the cost statement for the years 2004-05 and 2005-06 that the surplus is before meeting interest cost. The segregated accounts are inclusive of interest cost as reported by TMILL. Since no schedule to the accounts is furnished, it could not be verified under which head interest payment is included. The total expenses shown in the cost statement furnished by TMILL tallies with that of the segregated accounts. That being so, the surplus depicted by the cost statement for the years 2004-05 and 2005-06 appears to be after interest payment only.

- (ii). The segregated annual accounts do not explicitly show interest payment. Since no schedule to the accounts is furnished, break up of expenditure is not available to verify the head under which interest payment is shown. However, TMILL has declared Rs.38.61 lakhs as interest for the year 2005-06. Return on capital employed at 15% is admissible for the year 2005-06 as per revised tariff guidelines. That being so, the question of allowing interest as pass through does not arise. Therefore, the amount of Rs.38.61 lakhs as declared by operator is not allowed as pass through.

**Points made by TMILL in its review application**

In the cost statement submitted no interest cost has been considered for previous years. This can be verified from the expense working sheets submitted giving details of actual expenditure of previous years submitted along with the proposal. Any addition on this account will lead to erroneous results.

**Analysis**

There was a difference in the total expenditure as shown in the cost statement for the year 2005-06 furnished by TMILL and the amount reflected in the segregated audited annual accounts. The expenditure amount shown in the cost statement was less than the amount reflected by the accounts.

The segregated accounts for the year 2005-06 is inclusive of interest cost as reported by TMILL vide its letter dated 3 September 2007. In view of the difference between the cost statement and annual accounts, the interest cost of Rs.38.61 lakhs, reported by TMILL, was excluded from the total expenditure shown in the audited accounts. The balance amount was considered as cost subject to adjustment with regard to admissibility of royalty to the extent of second highest bidder and retrenchment of loss on repayment of foreign currency loan.

Return was allowed for the year 2005-06 on capital employed in terms of clause 2.9.1 of the tariff guidelines. It is to be borne in mind the ROCE method recognises the total value of the assets irrespective of the cost of financing their acquisition. Therefore, allowing interest as a pass through for the year 2005-06 in addition to return on capital employed is only a double counting which cannot be permitted.

**XIII. Special Rate****Tariff Order of October 2007** [Paragraph No. 13(ix)(b)]

- (i). In order to meet the liability on account of arrears of salary, wages and retirement benefits arising out of various Government orders and accrued upto 31 March 2000 at KOPT, this Authority approved 10% special rate on the various charges notified in the Scale of Rates of KOPT in April 2001. The liability is confined to KOPT and therefore, only the operations carried out by KOPT can generate the revenue required to cover this liability. The TMILL has reported that it had collected Rs.43,40,885/- during the years 2002-03 to 2005-06 towards levy of Special Rate and assured in August 2006 that it shall not levy the special rate.
- (ii). KOPT is aware that only the port is authorized to levy the special rate. The port has reportedly received revenue share from TMILL on the special rate also levied by the operator. KOPT should have instructed its licensee to stop the levy of special rate forthwith. Strangely, KOPT has objected to the retention of amount collected by TMILL and pitched a demand for the transfer of the amount to KOPT. There cannot be any debate on whether TMILL is entitled to retain the amount collected by levying special rate as the collection itself is unauthorized which, therefore, should be set off fully in tariff of TMILL for the future period. The income on this account is excluded from the operating income of the respective years and shown separately in the cost statement, which is set off fully in the tariff fixed.

**Points made by TMILL in its review application**

TMILL has stated that KOPT has demanded the special rate collected by TMILL. This recovery has been taken into account while computing the surplus for the previous period which has been fully set off while deciding the tariff. This gives an impression that TAMP is not in favour of this amount being remitted to KOPT. TMILL has sought the advice of the Authority to respond to KOPT.

**Analysis**

There is no ambiguity in this regard in the Order dated 12 October 2007. Nor does TMILL point out any error in this regard in the Order dated 12 October 2007. Since this proceedings is limited to review of error apparent on the face of records relating to Order dated 12 October 2007, the points raised by TMILL do not appear to be relevant for review.

The KOPT, at the joint hearing held in this case, requested that the loss arising to it due to non-refund of the collection made by TMILL on this account, should be recognised by this Authority. According to KOPT, it has recognised in its books the income from this special charge and accordingly reported the special purpose accounts maintained in respect of the special charge, based on which this Authority had already ordered discontinuance of the special charge by KOPT. It is noteworthy that the total collection on account of special charges of KOPT made by TMILL was around Rs.43.40 lakhs. It is open for KOPT to make a suitable tariff proposal with justifications to adjust the 'loss' claimed by it.

**XIV. Set off of past surplus****Tariff Order of October 2007** (Paragraph no. 13(xx))

The analysis of actual performance of TMILL for the years 2002-03 to September 2007 shows a net surplus to the tune of Rs.2146.93 lakhs after maximum permissible return including 10% special levy during a period of four years from 2002-03 to 2005-06. The analysis further shows a deficit position after admissible return to the extent of Rs.46.36 lakhs in the year 2006-07 and Rs.90.74 lakhs during the first half of the year 2007-08. After adjusting the total deficit of Rs.137.10 lakhs with the net surplus of Rs.2146.93 lakhs, the net surplus will be Rs.2009.83 lakhs. This amount is considered in equal proportion for set off in each of the years 2007-08 (2<sup>nd</sup> half) to 2009-10.

Points made by TMILL in the review application.

The surplus for the period upto September 2007 may not be set off in full in this exercise of tariff setting which is based on only 2 ½ years projection. The mount of re-assessed surplus may be set off during the remaining period of the license.

Analysis

- (i). The need to assess and adjust the past surplus arose in this case as TMILL operated its facility since 2002-03 without the Scale of Rates notified for its operation by this Authority. Strictly speaking, it was an unauthorised act not conforming to the tariff setting arrangement prescribed in the MPT Act. This Authority took a lenient view only to assess and adjust the past surplus, as the act of TMILL appeared to be, as pointed out by KOPT, under mistaken identity. It is to be borne in mind that the tariff guidelines are not developed to regularise unauthorised actions and, therefore, they may not contain any explicit provision relating to adjustment of past surplus arising in an exceptional circumstance like the one faced in the TMILL case.
- (ii). TMILL has pleaded to extend the period of adjustment over the entire project period. The approach of adjustment of past surplus in the immediate tariff cycle was consistently followed by this Authority in various tariff cases pertaining to major port trusts and private terminals thereat. To name a few, such approach was adopted in the cases of Kolkata Port Trust (2006), South West Port Limited (2006), Chennai Container Terminal Limited (2007), etc. Following the precedence available a similar approach was adopted in the TMILL case.
- (iii). Clause 2.13 of the tariff guidelines dealing with adjustment of past surplus / deficit provides for setting off of such effect prospectively, when such effect arises out of estimation error. Past surplus / deficit arose in the TMILL case not on account of estimation error, but due to its operation of the facility since 2002-03 without the approved Scale of Rates. The argument of TMILL about the change in the user profile in the past and for the future deserves serious consideration. The approach of adjusting past surplus in future tariff without refunding to the concerned users who had paid excess tariff, was followed since many terminals found it difficult to identify the users and effecting refund to them. In this case, TMILL agrees to refund the excess collection of tariff in the past to the concerned users. Further, the KOPT has also endorsed this approach. Besides, TMILL has also raised a point about wide variation in tariff due to adjustment of past surplus in future tariff. In the circumstance, this Authority is inclined to allow TMILL to refund the excess tariff collected by it in the past to the concerned users.
- (iv).
  - (a). As correctly pointed out by KOPT, excess collection made by TMILL in the past cannot be an interest free source of funding the activities of TMILL. That being so, there is merit in the suggestion of KOPT about levying interest on the past accruals. Therefore, while refunding excess collection TMILL should pay interest from the date of payment of the initial bill by the concerned user till the date of refund of excess is made to him.
  - (b). The refund of excess collection made by TMILL in the past is to be made. Though in a different context, the TMILL has made a mention about the Prime Lending Rate (PLR) in its review application that prevailed in the range of 10% to 10.5% in the past. The major port trusts and private terminals thereat are required to pay interest at 2% above the PLR on delayed refunds. Therefore, it may be reasonable to consider interest at 12% per annum on the past surplus, both during its accrual period and the refund period. Since the interest liability is yet to be discharged, interest at 12% compounded annually is payable by TMILL on the amount to be refunded.

- (v). The year-wise actual operating income realized by TMILL during the period 2002-03 to 2007-08 (1<sup>st</sup> half) varies. The past surplus earned by TMILL for the corresponding period also varies. It will be cumbersome to modify the tariff book of TMILL retrospectively for every year for the purpose of refund to the concerned users.

In the normal tariff setting / review process, the average of the estimated net surplus / deficit (after admissible cost and permissible return) as a percentage of estimated operating income of the future years in the tariff validity cycle is considered to allow increase or reduce the estimated tariff. Similar approach is adopted to calculate average net surplus earned by the TMILL in the past over and above the admissible cost and permissible return during the relevant period as a percentage of operating income, the calculation of which is given below:

(Rupees in Lakhs)							
Particulars	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08 (1 <sup>st</sup> half)	Total
(i) Total Operating Income	1468.83	1427.35	1776.49	2650.58	1979.07	1136.09	10438.41
(ii) Surplus / deficit	497.17	579.90	418.09	487.29	-46.36	-204.36	1731.73
(iii) Special Levy	8.09	3.24	7.22	24.86	0.00	0.00	43.41
(iv) Total excess accrual (ii + iii)	505.26	583.14	425.31	512.15	-46.36	-204.36	1775.14
(v) Excess Collection as a % of operating income	34.40%	40.85%	23.94%	19.32%	-2.34%	-17.99%	-
Average net surplus as a percentage of operating income	16.36%						

- (vi). It is to be noted that the past surplus of Rs.2009.83 lakhs assessed for the past period is reduced to Rs.1775.14 lakhs in view of the reviewed position as shown in the table under para 9.1 below.
- (vii). The TMILL should refund the excess collection at 16.36% of the bill amount made by it during the period from the commencement of its operation till 23 November 2007 (i.e. till date on which the revised Scale of Rates fixed by this Authority is to take effect) to the concerned parties within three months from the date of this Order along with interest at 12% compounded annually and furnish a duly audited accounts in this regard within six months from the date of this Order to the KOPT for verification. The TMILL should also furnish details of the refund which could not be made due to non-identification of the concerned parties. The KOPT is requested to verify the details to be furnished by the TMILL and furnish its report to this Authority so that this Authority can decide about adjustment of the refunds which could not materialize.

9.1. In the light of the analysis given above, the Order of 12 October 2007 is to be revised in respect of the following items:

(Rs. in lakhs)							
Sl. No.	Items	Effect of review				Total from 2 <sup>nd</sup> half of 2007-08 to 2009-10.	
		2002-03 to 2004-05	2007-08		2008-09		2009-10
			1 <sup>st</sup> Half	2 <sup>nd</sup> half			
1.	Income from handling charges for fertiliser considered earlier but now excluded.	0.00	93.75	93.75	187.50	197.37	478.62
2.	Expenses towards on-board supervision of containers now considered as cost.	0.00	0.50	0.50	1.05	1.11	2.66
3.	Moderation of equipment running cost on account of exclusion of oil and lubricant cost for handling fertilisers	0.00	0.93	0.93	3.42	3.81	8.16
4.	Lease rentals now allowed on 9000 sq. mtrs of land.	0.00	0.00	7.52	15.41	16.18	39.11
5.	Insurance @ 1.5% considered on the investment of Rs.1953 lakhs.	0.00	14.83	14.85	29.29	29.29	73.23
6.	Escalation allowed on LSD, unlashng and survey expenses.	0.00	3.58	3.60	15.71	27.60	46.91
7.	Increase in the amount written off on account of inclusion of NRMA deposit of Rs.30.07 lakhs for 9000 sq. mtrs of land.	0.00	0.00	0.64	1.28	1.28	3.20

Sl. No.	Items	Effect of review.					Total from 2 <sup>nd</sup> half of 2007-08 to 2009-10
		2002-03 to 2004-05	2007-08		2008-09	2009-10	
			1 <sup>st</sup> Half	2 <sup>nd</sup> half			
8.	Increase in return on account of - Unamortised balance of NRNA deposit of 30.07 lakhs increase in the cash balance due to increase in operating expenses.	0.00 0.00	0.00 0.00	4.71 0.31	4.50 0.77	4.30 0.97	13.51 2.05
9.	Increase in return due to higher capacity utilisation allowed at 31.34 lakhs, 11.00 lakhs and 78.74 lakhs for the years 2002-03 to 2004-05 respectively	121.08	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
10.	Exclusion of past surplus adjusted in future tariff in October 2007.	0.00	0.00	401.97	803.93	803.93	2009.83
		121.08	113.39	528.58	1062.66	1085.84	2677.28
	TOTAL	234.68					

9.2. The cost statement of Order dated 12 October 2007 has been modified accordingly and the modified cost statement is attached as Annex-I. The result disclosed by cost statement at the tariff levied at the (then) existing KOPT Scale of Rates is summarised as shown in the table given herein under:

**SUMMARY OF THE RESULTS OF TMILL AT THE EXISTING LEVEL OF TARIFF**

Sr. No	Particulars	SUMMARY OF THE RESULTS OF TMILL AT THE EXISTING LEVEL OF TARIFF											
		Operating Income (Rs. in crores)				Net Deficit(-) (Rs. in crores)				Net Deficit(-) as a % of operating income			Average Surplus/ Deficit %
		2007- 08*	2008- 09	2009- 10	Total	2007- 08*	2008- 09	2009- 10	Total	2007- 08*	2008- 09	2009- 10	
1	TMILL as a whole	11.36	24.78	25.95	62.09	-2.17	-4.55	-4.57	-11.29	-19.13%	-18.35%	-17.61%	-18.36%

\* For a period of six months from October 07 to March 08.

In the October 2007 Order, the financial / cost position of TMILL for the future 2½ year period was in deficit in stand alone basis. Since the past surplus was set off in the future tariff, the financial / cost position resulted in surplus position warranting downward revision of 20%. Now, the TMILL is allowed to refund the past surplus. Therefore, there is no adjustment of past surplus in the future tariff. The TMILL continues to be in deficit. The cost position warrants upward revision of 18.36%. Therefore, the Scale of Rates of TMILL is to be fixed by effecting an increase of 18% over the existing level of cargo related charges except the demurrage rates, equipment hire charges and charges for supply of unskilled labour.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of TMILL which is attached as Annex-II. This Scale of Rates shall come into force from the date of the Scale of Rates approved vide Order dated 12 October 2007 would have been implemented, but for the interim stay granted by the Hon'ble High Court of Calcutta. Since there is an interim Order of the High Court of Kolkata in operation, the revised Scale of Rates is implementable subject to vacation or expiry of the said interim Order, whichever is earlier.

11.1. In all the cases of billing made from commencement of operation till 23 November 2007, the TMILL is directed to refund to the concerned parties at 16.36% of the bill amount with interest calculated at 12% compounded annually from the date of payment of the bill by the concerned user till the date of refund of excess is made to him.

11.2. The TMILL is directed to furnish the audited accounts of refund in the manner explained in paragraph XIV (vii) above.

BRAHİM DUTT, Chairman  
[ADVT III/4/143/2007/Exty.]

## ANNEX-I

TM International Logistics Limited													
Consolidated Income & Cost statement for the private terminal													
Sr. No.	Particulars	Actuals					Estimates	Estimates considered by us while fixing tariff for TMLL in October 2007			Estimates after review.		
		2002-03	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07		2007-08 \$	2007-08 @	2008-09	2009-10	2007-08 @	2008-09
	Traffic - Cargo (In MTs)	709000	611531	682329	1167146	900459	450000	450000	950000	1900000	450000	950000	1900000
	- Container (in TEUs)						250	250	500	500	250	500	500
I	Total Operating Income												
	Container handling income			0.00	0.00	0.00	8.49	8.49	16.98	16.98	8.49	16.98	16.98
	Cargo handling income	1486.34	1352.43	1749.93	2625.91	1954.30	1053.16	1146.91	2427.23	2554.98	1053.16	2239.79	2357.61
	Other Income	2.49	74.92	26.56	24.67	24.77	74.44	74.44	220.88	220.88	74.44	220.88	220.88
	Total	1488.83	1427.35	1776.49	2650.58	1979.07	1134.09	1229.84	2668.07	2792.82	1134.09	2477.67	2598.46
II	Operating Costs (excl. depreciation)												
	Operating & Direct Labour	208.52	256.16	264.66	419.25	401.05	203.78	203.28	448.55	492.88	203.78	449.60	494.99
	Maintenance Labour	0.50	1.00	3.00	6.00	10.00	5.27	5.27	11.11	18.91	5.27	11.11	11.71
	Equipment Running Costs	36.34	38.11	66.22	116.17	87.55	47.02	46.09	109.58	109.61	47.02	103.99	113.42
	Royalty / revenue share				251.29	209.53	94.83	94.83	198.42	207.38	94.83	198.42	207.86
	Equipment Hire	62.42	33.52	33.70	35.09	25.00	11.10	11.10	23.20	7.86	11.10	23.20	7.86
	Lease Rentals payable	43.06	38.52	40.45	63.72	59.57	70.57	70.57	141.35	148.42	78.09	156.78	164.60
	Insurance	14.28	7.77	28.64	35.59	45.39	37.57	22.93	80.74	51.37	37.57	80.03	80.66
	Other expenses	338.21	320.00	417.64	416.48	355.63	232.75	229.15	569.74	597.00	232.75	575.44	624.61
	Total	703.32	896.08	864.31	1343.89	1193.72	792.98	883.22	1853.69	1827.79	719.41	1666.84	1706.71
III	Depreciation	36.61	33.40	88.26	129.98	150.93	115.96	115.96	257.18	266.30	116.80	258.46	267.58
IV	Overheads												
	Management & Administration overheads	118.54	71.19	93.19	186.50	196.13	109.27	109.27	230.35	242.79	109.27	230.35	242.79
	General Overheads	0.91	7.99	17.21	23.02	25.88	13.64	13.64	28.75	30.30	13.64	28.75	30.30
	Total	119.45	79.18	110.40	209.52	224.01	122.91	122.91	259.10	273.09	122.91	259.10	273.09
V	Operating Surplus / (Deficit)												
	(I) - (II) - (III) - (IV)	609.46	619.72	725.82	967.79	418.41	194.33	387.78	816.18	626.72	188.17	361.45	348.07
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)												
	Discounted terminal value receivable as per the concession agreement	0.28	0.29	0.32	0.36	0.38	0.19	0.19	0.43	0.49	0.19	0.43	0.49
	Total	0.28	0.29	0.32	0.36	0.38	0.19	0.19	0.43	0.49	0.19	0.43	0.49
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)												
	Contribution of Provident Fund	2.81	2.13	3.85	6.66	7.88	4.50	4.50	9.41	9.83	4.50	9.41	9.83
	Interest on Loans	17.03		30.11									
	Loss on repayment of foreign currency loans			0.23				0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total	19.84	2.13	34.19	6.66	7.88	4.50	4.50	9.41	9.83	4.50	9.41	9.83
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-19.38	-1.84	-33.87	-4.30	-7.48	-4.31	-4.31	-8.98	-9.34	-4.31	-8.98	-9.34
IX	Surplus (V)+(VIII)	590.08	617.88	689.86	961.49	402.93	190.02	383.44	806.12	616.38	183.86	352.47	338.72
X	Capital Employed	929.00	880.00	3027.00	3161.29	2995.24	2464.90	2463.57	5011.79	4947.32	2494.97	5044.72	4980.07
XI	Return on Capital Employed	92.90	47.20	302.70	474.19	449.29	394.38	394.17	801.89	791.57	399.19	807.16	796.81
XII	Capacity Utilization	141.80%	80.46%	89.78%	151.58%	84.16%	84.11%	84.11%	88.79%	93.46%	84.11%	88.79%	93.46%
XIII	RoCE adjusted for capacity utilization	92.90	37.98	271.76	474.19	449.29	394.38	394.17	801.89	791.57	399.19	807.16	796.81
XIV	Net Surplus / (Deficit) after allowable ROCE (IX - XIII)	497.17	579.90	418.08	487.29	-48.36	-204.38	-90.73	-195.76	-175.19	-217.34	-454.69	-457.09
XV	Special Levy collected by TMLL	8.09	3.24	7.22	24.86	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
XVI	Total Net Surplus including the amount of special levy collected by TMLL	505.26	583.14	425.31	512.15	-48.36	-204.38	-90.73	-195.76	-175.19	-217.34	-454.69	-457.09
XVII	Actual Net Surplus from 2002-03 to September 2007 and income from Special levy of Rs.43.41 lakhs earned by TMLL from 2002-03 to 2006-06	1778.13						401.97	803.93	803.93	0.00	0.00	0.00
XVIII	Total Net Surplus							311.24	608.17	628.74	-217.34	-454.69	-457.09
XIX	Total Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I) in %	34.40%	40.85%	23.94%	19.32%	-2.34%	-17.99%	28.31%	22.82%	22.61%	-19.13%	-18.38%	-17.61%
XX	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	16.36%						23.66%			-18.36%		

## Notes:

- # Moderated Estimates for a period of 6 months from April 2007 to September 2007 at the existing rate of tariff
- @ Moderated Estimates for a period of 6 months from October 2007 to March 2008
- 2006-07 figures include actuals upto January 2007.

**T M International Logistics Limited**  
**Scale of Rates for operations at Berth No.12 of Haldia Dock Complex**

**1 Short title of Commencement**

The Scale of Rates set out herein shall be called **SCALE OF RATES** of the T M International Logistics Limited (TMILL), Berth No. 12, Haldia Dock Complex of the Kolkata Port Trust.

**2. Definition**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply.

- (i) 'Ad-valorem' in respect of exports shall mean FOB value of exports, as accepted by the Customs on the Shipping Bill.
- (ii) 'Ad-valorem' in respect of imports shall mean CIF value of imports, as accepted by the Customs on the Bill of Entry.
- (iii) 'T M International Logistics Limited' shall mean the company registered under Companies Act, 1956 having its registered office at 43, Chowringhee Road, Kolkata – 71.
- (iv) TMILL premises shall mean the area licensed to TMILL including the back up area allotted under the License agreement.
- (v) 'Day' shall mean the period starting from 6 am of a day and ending at 6 am on the following day.
- (vi) 'Demurrage' shall mean charges payable for storage of cargo within TMILL premises beyond free period as specified in this Scale of Rates and shall not include the cargo stored at the area allotted to a port user on licence basis for storage of cargo during the licence period.
- (vii) 'Month' shall mean 30 consecutive calendar days including holidays unless otherwise specified.
- (viii) 'On Board handling Charges' shall mean charges on Cargo/ Commodity/ Article/ Package/ Container for rendering on board services by the TMILL in the form of supply of manpower for loading/ unloading operation.
- (ix) 'Overside Discharge/ Shipment' shall mean the operation of unloading/ loading of cargo ex/into vessel without passing through the quay at the time of discharge/ shipment operation.
- (x) 'Shut out' cargo shall mean export cargo left in the TMILL premises having not been shipped on board the vessel for which it was received in TMILL premises.
- (xi) 'TEU' shall mean Twenty Feet Equivalent Unit of container.
- (xii) 'Transshipment' shall mean transfer of cargo/ container from a sea going vessel/ barge to another sea going vessel/barge for destination to other Port/ Ports. It also includes any cargo unloaded from a vessel for some operational reason and subsequently loaded in the same vessel.



- (xiii) 'Wharfage' shall mean the basic dues recoverable on all cargo/ container landed or shipped or transhipped within the TMILL premises.
- (xiv) 'Hazardous I' shall mean the cargo categorized as Hazardous-I in the list of Hazardous Cargo adopted by the Kolkata Port Trust from time to time.
- (xv) 'Stock Cargo' shall mean cargo received at the Port for shipment without export documents.
- (xvi) 'On-board supervision' shall mean certain services, both on-board and on-shore, rendered by TMILL during ship to shore/shore to ship transfer operation of cargo for achieving greater productivity/efficiency in vessel-operation.

### 3. General Principles of Assessment:

- (i) The minimum weight/ measurement chargeable shall be 1 tonne/1 CBM although the gross weight/measurement may be less than 1 tonne/1 CBM. In case where the charge is on weight basis and the gross weight is not an exact multiple of 100 Kgs, the same will be rounded off to the next higher multiple of 100 Kgs. Where the gross CBM includes decimals, the same should be rounded off to the next higher whole unit of CBM.
- (ii) Rates applicable for a period/ unit other than weight shall be applicable to the part of a period/ unit thereof.
- (iii) Unless otherwise specified, if TMILL equipment is booked for landing/ shipment of cargo/ container from/ into vessel or for any other purpose by the vessel, equipment hire charge as specified in Section 10.1 shall be levied.
- (iv) Cargo Related Charges shall be levied on the owners of the cargo or their Clearing and Forwarding Agents / Handling Agents except where specified otherwise, or in cases where Ship Owners/Steamer Agents agree to pay such charges.
- (v) Samples, Catalogues and other articles for which Shipping Companies charge no freight and on which no Customs duty is payable, diplomatic mail bags, crew baggage and all goods meant for use in the TMILL's Project Facilities pertaining to Berth no.12, HDC shall be exempted from payment of all cargo related charges.
- (vi) No demurrage shall be charged for the days during which delivery cannot be effected due to strike by the Port/ TMILL employees provided, the concerned Importer or his Authorized Agent files the complete delivery documents on payment of all charges prior to commencement of the strike.
- (vii) Interest on delayed payments / refunds:
  - (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the TMILL shall pay penal interest on delayed refunds.
  - (b) The rate of penal interest will be 14.75%. The penal interest rate will apply to both the TMILL and the port users equally.
  - (c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of

services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.

- (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the TMILL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of TMILL Terminal facilities as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (viii) Before classifying any cargo under "unspecified category" or otherwise, if required, to know the nature of cargo for levy of cargo handling charges, the relevant Customs classification shall be referred to in order to find out whether the cargo can be classified under any of the specified categories mentioned in the schedules.
- (ix) Users will not be required to pay charges for delays, beyond a reasonable level, attributable to TMILL.
- (x) (a). Wherever a specific tariff for a service/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, the TMILL can submit a suitable proposal to the TAMP.
- (b). Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis with due notice to Kolkata Port Trust about levy of such rate, till the rate is finally notified.
- (c). The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/ cargo; and, it must be mutually agreed upon by the TMILL and the concerned user(s).
- (d). The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.

#### 4. Wharfage Charges:

4.1 Wharfage on Foreign cargo shall be levied at the rates as mentioned in the table below:

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in Rs.)
1	Iron Ore & Sand	21.24
2	Limestone, Pig Iron and other Ferrous metals and all types of ore except iron ore.	42.48
3	Finished Fertilizer, Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement, all types of bag cargo and other dry bulk not specified.	74.34
4	Tubes and pipes, Iron and Steel, Newsprint.	63.72
5	Project cargo and machinery & spares (Immobile units)	74.34
6	Containers (TEU)	2336.40 per TEU
7	Car, any rubber tyre vehicle, earth moving equipment	4248 per unit
8	Logs/ Timber/ Veneer	111.51 per CBM
9	Any other Cargo not specified above	
	- Import Cargo	0.26% ad-valorem
	- Export Cargo	0.212% ad-valorem

4.2 On cargo discharged / shipped overside, charges shall be levied 70% of the above mentioned rates.

4.3. For transshipment of cargo or shifting of cargo on board, charges shall be recovered at 1.5 times the rates specified in 4.1 above.

4.4. On shutout/ stock cargo, which is taken back from TMILL premises, 50% of wharfage shall be levied. In addition, on-board handling charges & shore handling charges, as may be applicable, shall be levied if labour and/or equipment are/ is supplied by TMILL for handling of cargo.

No additional wharfage shall be levied on shutout cargo if the same is subsequently shipped without being removed from port premises.

4.5 The rate for handling of containers specified above is applicable for 20 ft. container. For container above 20 ft. and upto 40 ft. the rate would be 150% of what has been stated above. For containers exceeding 40 ft. the rate would be 200% of what has been stated above.

4.6 In case of coastal cargo/ containers, other than thermal coal, iron ore and iron ore pellets, 60% of the rates specified above shall be applicable.

### 5. On-Board Charges:

5.1 On-Board Charges shall be levied on Foreign cargo at the rates as mentioned in the table below:

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in Rs.)
1	Limestone, Pig Iron and other Ferrous metals and all types of ore.	31.86
2	Finished Fertilizer, Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement, all types of bag cargo and other dry bulk not specified ore.	31.86
3	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint.	84.96
4	Project cargo and machinery & spares (Immobile units)	42.48
5	Containers (TEU)	292.05 per TEU
6	Car, any rubber tyre vehicle, earth moving equipment	53.10 per unit

5.2 On cargo discharged / shipped overside, charges shall be levied 70% of the abovementioned rates.

5.3. For transshipment of cargo or shifting of cargo on board, charges shall be recovered at 1.5 times the rates specified in 5.1 above.

5.4 The rate for handling of containers specified above is applicable for 20 ft. container. For container above 20 ft. and upto 40 ft. the rate would be 150% of what has been stated above. For containers exceeding 40 ft. the rate would be 200% of what has been stated above.

5.5 In case of coastal cargo/containers, other than thermal coal, iron ore and iron ore pallets, 60% of the rates specified above shall be applicable.

### 6. On-board supervision:

6.1 On-board supervision charges shall be levied for the following services provided by TMILL at berth no. 12 terminal in respect of import/export cargo at the rates specified below:

- Unlashing of import cargo.
- Lashing, securing and dunnaging of export cargo.
- Providing slings and gears for the cargo handling operation.
- Tally survey of cargo during discharge.

- e. Survey of cargo quality discharged/ shipped.
- f. Placement and removal of dunnages at jetty during discharge.
- g. Heaping of cargo at hook point.
- h. Water sprinkling at jetty.
- i. Cleaning of berth/ jetty.
- j. Hatch cleaning.
- k. Supervising/ monitoring/ directing the entire cargo handling work during vessel operation including queuing of trailers/dumper from plot to jetty and vice versa in order to achieve better discharge/ loading thereby reducing the turnaround of the vessel.

6.2 The rate for handling of containers specified above is applicable for 20 ft. container. For container above 20 ft. and upto 40 ft. the rate would be 150% of what has been stated above. For containers exceeding 40 ft. the rate would be 200% of what has been stated above.

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in Rs.)
1	Limestone, Pig Iron and other Ferrous metals, all types of ore and other dry bulk cargo	19.47
2	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint discharged from the ship.	95.58
3	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint shipped into ship.	153.40
4	Project cargo and machinery & spares (Immobile units)	177.00
5	Containers	295.00 per TEU
6	Car, any rubber tyre vehicle, earth moving equipment	3540.00

#### 7. Loading/Unloading/Re-Stacking:

7.1 Following charges for loading/un-loading/re-stacking of Foreign cargo shall be levied at the rates specified in the table below:

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in Rs.)
1	Limestone, Pig Iron and other Ferrous metal and all types of ore.	21.24
2	Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement, all types of bag cargo and other dry bulk not specified.	47.20
3	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint.	53.10
4	Project cargo and machinery & spares including their packages weighing less than 20 tonnes.	53.10
5	Containers (TEU)	191.16 per TEU

Note: For removal of doubts it is hereby clarified that where equipment support is provided and charges are levied under clause 10 – 'Miscellaneous charges' then no separate levy will be made under this section.

7.2 Where a cargo is unloaded and stacked simultaneously at the place of unloading, then it would amount to one operation only.

7.3 Where hoppers are used for the unloading of cargo from the vessel and dumpers are loaded using the hopper then it would constitute one operation of loading activity.

7.4 The rate for handling of containers specified above is applicable for 20 ft. container. For container above 20 ft. and upto 40 ft. the rate would be 150% of what has been stated above. For containers exceeding 40 ft. the rate would be 200% of what has been stated above.

7.5 In the case of coastal cargo/containers, other than thermal coal, iron ore and iron ore pallets, 60% of the rates specified above shall be applicable.

## 8. DEMURRAGE

8.1 Demurrage shall be levied on Import cargo (other than containerised cargo) after allowing a demurrage-free period as specified below: -

Sl. No.	Description	Demurrage-free period
1.	Hazardous-I cargo	Actual date of landing
2.	All other cargo except those mentioned at Sl. No. 1, 3 & 4	3 days after the last landing date of the vessel by which the cargo is imported.
3.	Non-hazardous cargo using port equipment for delivery, non-hazardous cargo for Nepal and Bhutan, Log, Timber and Veneer.	6 days after the last landing date of the vessel by which the cargo is imported.
4.	Cargo imported by voluntary/relief organization like Missionaries of Charity, Bharat Sevashram Sangha, Ramkrishna Mission, CARE, CRS, WFP and others as may be accepted by Kolkata Port Trust from time to time on the basis of certification by the Appropriate Govt. Authority of Central Govt./State Govt. and Govt. of Nepal/ Bhutan or their local Consulate General.	30 days after the last landing date of the vessel by which the cargo is imported.

**Note** Last Landing Date (LLD) is the date on which a vessel completes her import discharge. However,

- TMILL may declare any other date as such LLD for cargo already discharged from the vessel when the vessel is not doing cargo operation work in working berth for more than 24 hours for any fault/ reason not attributable to TMILL. In such cases, a vessel may have more than one LLD.
- For the purpose of calculation of free time, Customs notified holidays and the KoPT/ TMILL's non-operational days shall be excluded. Sundays shall not be excluded for the purpose of calculation of free time unless Customs notified holidays and the KOPT/ TMILL's non-operational days fall on Sundays.

After demurrage charge begins to accrue no allowance is made for Customs notified holidays or KOPT/ TMILL's non-operational days.

8.2 Demurrage on Import cargo (except log, timber, veneer) shall be levied after the expiry of demurrage free period at the following rates: -

Sl. No.	Type of cargo	Rate in Rupees per tonne per day or part thereof.	
		For the first 15 days.	16 <sup>th</sup> day onwards
1.	Hazardous - I	153.00 per tonne	180.00 per tonne
2	All other cargo	36.00 per tonne	54.00 per tonne

8.3 Demurrage on Import log, timber, veneer shall be levied after the expiry of demurrage free period at the following rates: -

Sl. No	Type of cargo	Rate in Rupees per CBM per day or part thereof.		
		For the first 7 days.	8 <sup>th</sup> to 14 <sup>th</sup> day	From 15 <sup>th</sup> day onwards
1.	Log, Timber, Veneer	5.40	10.80	16.20

- 8.4 No demurrage shall be levied on export/stock cargo, except Hazardous-I category, if such cargo is shipped within 30 days from the date of receipt. However, after the 31<sup>st</sup> day, demurrage on such cargo shall be levied @ Rs.36.00 per tonne per week or part thereof from the date of receipt till the date of shipment.
- 8.5 Export cargo of Hazardous-I category shall be received only for direct shipment. In case such cargo is not shipped on the date of receipt, demurrage shall be levied at rate of Rs.153/- per tonne per day or part thereof from the day following the date of receipt upto the date of shipment or removal from port premises.
- 8.6 Demurrage shall be levied on shutout/stock cargo, other than Hazardous I cargo, @ Rs.9.00 per tonne per day or part thereof from the date of receipt of cargo upto the date of removal of cargo from the port premises without being shipped. If shutout cargo is shipped by any subsequent vessel provision of clause.8.4 shall apply.
- 8.7 On cargo/commodity which is received neither as import nor as export nor as stock for shipment, demurrage shall be levied @ Rs.36.00 per tonne per day or part thereof from the date of receipt upto the date of removal of the cargo from the port premises.
- 8.8 On uncleared /Customs confiscated cargo sold by auction or tender or private agreement or in any other manner demurrage shall be levied at the rates specified at clause 8.2 or 8.3, as the case may be, after allowing free time of 10 days after the date the cargo is made available for delivery.
- 8.9 The demurrage on cargo shall not accrue for the period during which the TMILL is not in a position to deliver cargo for reasons attributable to the TMILL when requested by the user.

### 9. Transportation

9.1 The following charges shall be levied on cargo, for which TMILL Terminal undertakes any transportation within the port limits.

Sl. No.	Particulars	Rate per MT (in Rs.)
1	Limestone, Pig Iron and other Ferrous metals and all types of ore.	37.17
2	Soda, Sulphur, C.I. Goods, Cement, all types of bag cargo and other dry bulk not specified.	37.17
3	Tubes and pipes, Logs, Iron and Steel, Newsprint weighing less than 20 tonnes.	37.17
4	Project cargo and machinery & spares including their packages weighing less than 20 tonnes.	37.17
5	Containers (TEU)	318.60 per TEU

9.2 The rate for handling of containers specified above is applicable for 20 ft. container. For container above 20 ft. and upto 40 ft. the rate would be 150% of what has been stated above. For containers exceeding 40 ft. the rate would be 200% of what has been stated above.

9.3 In the case of coastal cargo/containers, other than thermal coal, iron ore and iron ore pallets, 60% of the rates specified above shall be applicable.

**10. Storage and Miscellaneous Services:**

10.1 Charges shall be levied for the following services/facility as per table below –

Sl.No	Particulars	Rate (in Rs.)
1	Despatch related services for opening, cleaning and closing of wagons	7.08 per MT
2	Lease rentals for short term allotment of Hard stand land	47.91 per sq.mtr per month
3	Lease rentals for short term allotment of Hard stand Covered shed	75.52 per sq.mtr per month
4	Lease rentals for short term allotment of bare land	30.80 per sq.mtr per month
5	Charges for supply of unskilled labour	150 per manshift
6	Equipment hire charges for Front end loaders of Bucket capacity exceeding 3.5 CBM	12000 per shift
7	Equipment hire charges for Front end loaders of Bucket capacity not exceeding 3.5 CBM	6000 per shift
8	Equipment hire charges for Forklift of capacity below 10 MT	2500 per shift
9	Equipment hire charges for Forklift of capacity between 10 MT and 20 MT	12000 per shift
10	Placement and Removal of dunnages at plot for steel cargo wherever customer demands	11.80 per MT
11	Clearing and Forwarding	5.31 per MT
12	High heaping of bulk cargo at plot	24.24 per MT

10.2 Equipment hire charges shall be levied at 50% of the specified rates wherever the deployment of equipment is less than or equal to 4 hours in any shift.

**11. Rebates/Refunds:**

In case a vessel idles at berth no. 12 due to non-availability or breakdown of the port equipment or power failure at TMILL or for any other reasons attributable to TMILL, rebate equivalent to the berth hire charges accrued during the idling period of vessel shall be allowed.

-----